

Luftkrigsskolens skriftserie

Volum nr. 15 (september 2005)

Luftforsvarets helikopterengasjement
i internasjonale operasjoner
- et historisk tilbakeblikk

Ståle Schirmer-Mikalsen (red.)



ISSN 1502-007X

Trondheim MIL
N-7004 TRONDHEIM

Publikasjon/report number	Sikkerhetsgradering/ Security classification	Antall sider / Number of pages
15	Ugradert	170
Tittel / Title		
Luftforsvarets helikopterengasjement i internasjonale operasjoner		
Forfatter / Author		
Ståle Schirmer-Mikalsen (red.)		
Indeks / Indexing terms		
På norsk:		
In English:		
a) Helikopter	a) Helicopter	
b) Forente Nasjoner	b) United Nations	
c) NATO	c) NATO	
d) Luftmakt	d) Air Power	
e) Internasjonale operasjoner	e) International operations	
f) Fredsbevarende operasjoner	f) Peacekeeping operations	
<p>Abstract: This report contains different papers witch all are focused on Norwegian international helicopter operations. The Norwegian Air Force has contributed with helicopter and/or personnel on six occasions; In Lebanon (UNOGIL 1958 and UNIFIL 1978-79), in Congo (ONUC 1960-64), in Bosnia (UNPROFOR 1993-96), and in Kosovo (KFOR 2001 and 2004-05). Four of the papers are written by cadets at the Royal Norwegian Air Force Academy; each of them focusing on one of the operations mentioned. The last report contains a summary of all the Norwegian helicopter contributions abroad, including an overview of the development within the helicopter environment at home.</p>		

Om skriftserien og noen redaksjonelle bemerkninger

Luftkrigsskolens skriftserie så dagens lys høsten 1999, og har til hensikt å publisere stoff som kan bidra til å stimulere den akademiske debatten i Forsvaret og samfunnet for øvrig. Det foreligger ingen utgivelsesplan for skriftserien, men ambisjonen er å komme med tre til fire utgaver hvert år – det avhenger av tilgangen på interessant stoff.

Tidligere utgivelser kan bestilles fra Luftkrigsskolens bibliotek, men de er også tilgjengelige i PDF-format. For nærmere info, bruk oppgitte e-postadresse eller se våre hjemmesider hvor de kan lastes ned.

Karl Erik Haug
Førstelektor/redaktør

Adresse:

Luftkrigsskolens skriftserie
Luftkrigsskolen
Trondheim mil
7004 Trondheim

Karl.Haug@LKSK.MIL.NO

Alle synspunktene i disse arbeidene står for forfatterens regning, og kan således ikke tillegges Luftkrigsskolen eller Forsvaret.

Forord til volum 14 og 15 i Luftkrigsskolens skriftserie.

Luftforsvaret fylte 60 år i 2004. Samtidig ble foreløpig siste bind i Luftforsvarets historie (Bind 3) utgitt. Flere historiske prosjekter med deler av Luftforsvarets virksomhet som tema ferdigstilles eller er underveis.

Dette er gledelige nyheter for de av oss som har interesse for norsk forsvarshistorie og som har registrert at Luftforsvaret ikke har vært like flink til å ta vare på sin historie.

Det meste som er skrevet om norsk luftmaktshistorie til nå er fra andre verdenskrig. Naturlig nok vil mange si. Det ligger naturlig for de fleste å finne interesse i beretningene om heltene fra "krigen", som i vår virkelighetsoppfatning er den eneste vi har deltatt i. Det helt mot og de oppofrelser som norske flymannskaper og bakkepersonell oppviste den gang gjør oss stolte over å være en del av forsvarsgrenen som ennå huser de samme skvadronene. Det at Luftforsvaret ikke ble noen realitet før etter "Battle of Britain" og de verste prøvelsene var over, spiller egentlig ikke så stor rolle. Det gjør godt å identifisere seg med denne delen av "forhistorien", og krigsinnsatsen fikk jo avgjørende betydning for Luftforsvarets utforming senere. Både inventar, organisering og en del mannskaper ble med og dannet fundamentet for den nyopprettede forsvarsgrenen.

Luftforsvarets utvikling etter krigen har fått langt mindre fokus. De historiske beskrivelsene har som regel begrenset seg til utgivelser i forbindelse med jubileumsår. Få dypere studier har blitt foretatt. Dette skyldes delvis at erfaringsrapporter og samtidsnedtegnelser ikke har vært en prioritert oppgave innenfor Luftforsvaret, – kildene har manglet.

Vinteren 2003-2004 ble ideen om et historisk forskningsprosjekt rundt Luftforsvarets internasjonale bidrag unnfanget her ved Luftkrigsskolen. Det var i første rekke interessen blant lærekreftene ved skolen for operasjonene i Kongo fra 1960 til 64 som dro i gang det hele. Undertegnede var veileder for kadetter på KS 1 som skulle skrive semesteroppgave i Luftmakt og sikkerhetspolitikk. Ideen om historisk forskning ble kastet frem for kadettene, og flere ytret ønske om å skrive semesteroppgaver med fokus på Luftforsvarets historie. Interessen var såpass stor at vi fant ut at vi kunne dekke flere operasjoner enn kun den i Kongo. Libanon i 1958, og fra 1978-79 ble tatt med. I tillegg fantes det en eksisterende hovedoppgave ved LKSK om NORAIR i Bosnia fra 1993-96.

Det er knapt med skriftlig informasjon å få tak i fra disse operasjonene. Derfor ble det innledningsvis lagt ned et betydelig arbeid i å skaffe oversikt og kontakt med veteraner som tjenestegjorde i de ulike operasjonene. I forkant av, og under et symposium med et utvalg av disse veteranene på vinteren 2004, ble også en del kadetter fra KS 2/I med. Resultatet ble en ytterligere utvidelse av prosjektet. I utgangspunktet hadde vi satt oss som mål å dekke helikopterbidragene fra Luftforsvaret, men nå var luftvernets bidrag i Kongo også inne. Da vi hadde bestemt oss for å publisere disse arbeidene i skolens skriftserie, så ville det vært best med en full dekning i alle fall når det gjaldt Kongo. Derfor har Luftforsvarets transportflyvirksomhet i Kongo blitt dekket gjennom ytterligere en semesteroppgave inneværende år.

Av tematiske årsaker har vi valgt å fordele disse oppgavene på to utgaver i skriftserien:

- Volum 14: Luftforsvaret i Kongo fra 1960 til 1964
- Volum 15: Luftforsvarets helikopterengasjement i internasjonale operasjoner

Volum 14 inneholder fire oppgaver som dekker størsteparten av Luftforsvarets bidrag til ONUC i Kongo fra 1960 til 1964, samt noe billedmateriale.

Volum 15 inneholder et sammendrag av de norske helikopterbidragene i internasjonale operasjoner, samt et grovriss av utviklingen på helikoptersiden her hjemme forfattet av undertegnede. De andre artiklene er et utvalg av semester- og hovedoppgaver med internasjonale helikopteroperasjoner som fokus forfattet av kadettene her på skolen.

Kun nødvendig redaksjonell språkvask er foretatt. Kildebruk, tolkninger og konklusjoner er derfor subjektive, og tillegges de enkelte forfattere.

Hoveddelen av bildematerialet er fremskaffet via Per Einar Jansen. Jansen jobber for øvrig på oppdrag fra Luftkrigsskolen med en elektronisk database over historiske bilder fra Luftforsvarets totale virksomhet. Denne databasen med flere tusen høyoppløselige bilder håper vi å ferdigstille til allmenn bruk i løpet av vinteren 2005/2006.

Luftkrigsskolen ved Avdeling for luftmakt og teknologi håper med disse utgivelsene og billeddatabasen at flest mulig får et lite innblikk i verdifull Luftforsvarshistorie.

God lesning!

Ståle Schirmer-Mikalsen
Redaktør
ALMT/LKSK

Innholdsfortegnelse

Oppgaver:

Schirmer-Mikalsen, Ståle; ”*Luftforsvarets internasjonale helikopteroperasjoner 1958-2005*”, artikkel, Luftkrigsskolen, Trondheim 2005

Huseby, Christine; ”*Norsk helikopterbidrag i UNOGIL 1958*”, semesteroppgave LKSK 2/I, Luftkrigsskolen, Trondheim 2004

Vika, Kenneth; ”*Luftforsvarets helikopteroperasjoner i Kongo*”, Semesteroppgave LKSK 1/I, Luftkrigsskolen 2004

Kyllo, Lars; ”*NORAIR i libanon 1978-79*”, semesteroppgave LKSK I/1, Luftkrigsskolen, Trondheim 2004

Hansen, Henning Homb; ”*NORAIR i Bosnia-Hercegovina 1993-96*”, Hovedoppgave LKSK II/2, Luftkrigsskolen, Trondheim 1997

Oversiktskart

Libanon

Kongo

Bosnia

Kosovo

Tidligere utgivelser i skriftserien (oversikt)



**Innledende artikkel
til Volum 15 i
Luftkrigsskolens skriftserie**

**Luftforsvarets internasjonale
helikopteroperasjoner 1958 - 2005**

Ståle Schirmer-Mikalsen

September 05

Forord:

Det norske Luftforsvaret har fått ry på seg for solid og profesjonell håndtering av oppdragene de har deltatt i internasjonalt. Spesielt FIST-L/helikopter har blitt en attraktiv bidragsyter både for FN og NATO den senere tiden. Etter tilbakemeldingene å bedømme er dette fordi de viser en enestående evne og vilje til å løse nesten alle typer oppdrag.

For å finne ut hvorfor det er slik, er det naturlig å skjele tilbake på historien. Både utviklingen av helikoptermiljøet i Luftforsvaret og de utenlandsoperasjonene helikopterpersonell tidligere har deltatt i er viktig i så måte.

De tre første av totalt seks utenlandsoperasjoner med helikopter, eksisterer det ikke noen offisielle erfaringsrapporter fra. For også å kunne fortelle om disse må man derfor innhente informasjon annen steds. Det finnes arkiverte offisielle samtidsdokumenter som omhandler operasjonene, avisartikler fra aktuelle tidsrom og sporadiske brev og bilder. Dette er til en viss hjelp, men gir bare et fragmentert bilde. Derfor blir den beste kilden gjenlevende personell som tjenestegjorde i disse operasjonene. Å spore opp flest mulig av disse for så å intervju de er en omstendelig og ressurskrevende prosess.

Ved Luftkrigsskolen har vi heldigvis denne ressursen i form av kadetter. Noen av disse har gjort fremragende research gjennom hoved- og semesteroppgaver som har hatt problemstillinger knyttet til i alt fire av Luftforsvarets første helikopteroperasjoner i utlandet:

Libanon (UNOGIL) 1958	Christine Huseby (2004)
Kongo (ONUC) 1960-64	Kenneth Vika og Helge Øglænd (2004)
Libanon (UNIFIL) 1978-79	Lars Kyllø (2004)
Bosnia (UNPROFOR) 1993-96	Henning H. Hansen (1997) og Vestein Pettersen (2004)

I tillegg til de ovennevnte FN-opdragene bidro Luftforsvaret også med helikopter til NATOs KFOR-styrker i Kosovo i 2001, og fra 2004 til 2005.

Denne artikkelen er et produkt av samarbeidet mellom kadetter og veileder i forbindelse med skrivingen av semester og hovedoppgaver. Kildemateriale er samlet under veiledning og felles research, mens det er kadettene som har utført oppgaver som er brukt som primærreferanse. Kosovo-opdragene har enda ikke blitt gjenstand for egne oppgaver fra kadettene, derfor er eksisterende rapporter benyttet som hovedkilder i forbindelse med disse oppdragene.

Kadettene intervjuer avdekket ganske raskt en av hovederfaringene fra alle de tre første operasjonene. Nemlig det faktum at intervjuobjektene på tross av førstehånds kunnskap aldri var blitt forespurt om å bidra med rapporter eller erfaringsoverføring i det store og hele. De satte således stor pris på å få dele sine opplevelser med oss og hverandre så mange år etter. De publiserte semesteroppgavene og denne artikkelen er således et forsøk på å samle opp og informere om disse erfaringene til et bredere publikum.

Innholdsfortegnelse

Forord:.....	1
Innledning.....	3
Erfaringslæring eller tilfeldigheter?	4
Helikoptermiljøets utvikling i Luftforsvaret	5
Kontrakter og beredskap for internasjonale operasjoner.....	6
Kongo 1960-64	13
Libanon 1978-79	18
Bosnia 1993-96	22
Kosovo 2001	27
Kosovo 2004-2005	29
Konklusjon/Oppsummering	30
Epilog	31
Internasjonale operasjoner med helikopter i fremtiden.....	31
Litteraturliste	32

Innledning.

Bosnia, mars 1994:

Sjefen for FN-styrkene i det tidligere Jugoslavia, General Michael Rose henvendte seg direkte til sjefen for NORAIR med forespørsel om avdelingen kunne frakte spesialstyrker inn til Maglaj-området hvor muslimske Bosniere var omringet av både serbere og kroater i den pågående borgerkrigen. FN hadde ikke folk i dette området, og situasjonen for befolkningen på over 100 000 begynte å bli desperat. Spesialstyrkene skulle bringe med seg livsviktige medisiner samt rekognosere området for eventuelt å opprette en forsyningsrute inn.

Oppdraget ble regnet som svært vanskelig da man med to helikopter måtte krysse frontlinjen hvor begge sider skjøt på det som fløy. Man måtte derfor basere seg på å fly om natten med lysforsterkningsbriller (NVG)¹ i god høyde. Operasjonen skulle også omfatte væpnet eskorte fra amerikanske jagerbombere, samt tett samarbeid med AWACS² og bakkestyrker nær frontlinjen. Jagerflyene skulle gi eventuell nærstøtte ved selvforsvar, og samtidig være en støykilde som overdøvet lyden fra helikoptrene når de passerte fronten. Bakkestyrkene skulle rapportere om lydkauflysjen virket. De britiske og franske helikopteravdelingene der nede vegret seg og var dårlig egnet, men sjefen for NORAIR godtok oppdraget, og ble med i den videre planleggingen.

Første forsøk gikk bare nesten som planlagt. Støyskjermen var ikke optimal, og man ble belyst med skyteradar på veg inn i 12 000 fot. Dette resulterte i at de bl. a måtte foreta unnvikende manøvrer, og samtidig benytte ”chaff”.³ Men det var været som ble den begrensende faktor. Faren for ising ved skygjennomgang i landingsområdet ble regnet som for høy, og man returnerte med uforrettet sak.

To dager senere forsøkte man igjen. Denne gangen hadde oppdraget endret seg noe. I tillegg til å sette av den 20 mann store spesialstyrken, skulle man også evakuere 4 barn som stod i fare for å dø hvis de ikke fikk medisinsk behandling. Denne gangen gikk alt som planlagt, selv om to varmesøkende missiler ble avfyrt mot helikoptrene på veien hjem til Tuzla. Disse bommet imidlertid, muligens på grunn av den nymonterte IR jammepodden⁴ Bell 412-maskinene hadde fått.

Spesialstyrkene som ble satt av i Maglaj kom ut for til dels store problemer, og tre av soldatene ble så pass skadet allerede første døgn at de måtte evakueres. Nok en gang gikk to norske Bell på vingene med samme eskorte og AWACS-støtte. Trafikken de siste nettene hadde antakelig alarmert serbere og kroater slik at de ville være mer årvåkne denne gangen. Derfor bestemte man at maskinene fikk oppholde seg maks 30 sekunder på bakken før de tok av igjen pga faren for artilleribeskytning. Hurtig inn, hurtig ut. Få minutter etter at de forlot fotballplassen de brukte som landingsplass, slo de første granatene ned i området. Nok en bakke-til-luft-missil ble avvist på hjemveien, og soldatene kom trygt til sykehus. Dermed var Maglaj-operasjonene endelig over. Disse operasjonenes kompleksitet og størrelse viste ikke bare at NORAIR kunne operere utenfor normal

¹ Night Vision Goggles (lysforsterkningsbriller)

² Airborne Warning and Control System. (Luftbåren kontroll og varsling)

³ Mottiltak mot radarstyrte missiler. Skaper ”støy” ved å spre sterkt radarreflekterende materiale rundt flyet for å forvirre/blinde radarutstyr.

⁴ Elektronisk mottiltak mot varmesøkende missiler. Skaper ”støy” i det infrarøde (IR) segmentet av det elektromagnetisk spektrum for å forvirre IR-søkehoder og dempe IR - signaturen til fartøyet

”oppdragsportefølje”, men også at utstyr og mannskaper både var interoperable og i stand til å gjennomføre større operasjoner med nære allierte.

Nordmennene, to flygere, to maskinister samt Mission Commander fikk innsatsmedaljen med rosett for ”usedvanlig innsats under særdeles farlige forhold” etter at de var vel hjemme på Rygge. Men den kanskje viktigste utmerkelsen i denne sammenhengen var den at det nettopp var en norsk helikopteravdeling som utførte oppdraget. På tross av at det var britiske spesialstyrker som skulle inn i deler av britisk sektor, benyttet den britiske generalen, Sir Michael Rose, NORAIR i stedet for den britiske eller franske helikoptervervingen som også var der nede (Split). – Dette vitner om anerkjennelsen og tilliten den norske helivingen hadde. Denne anerkjennelsen er kanskje større enn medaljene som representerer en enkelthendelse. Det å bli brukt til slike krevende oppdrag betyr at du kan vise til dugelighet, og dermed at du har gjort deg fortjent til ansvaret (og æren) som slike oppdrag kan føre med seg.

Med dette og lignende oppdrag i Bosnia la den norske helivingen nye laurbær til sitt virke. NORAIR ble lagt merke til, og fikk anerkjennelse som profesjonelle og særdeles ”mission capable”. Slike enheter blir ettertraktet, og i det ligger det potensielt mange fordeler for Norge og det norske Forsvaret. På samme måte som Hærens og Sjøforsvarets spesialstyrker har attraktiv nisjekapasitet, kan norske helikoptre i fremtiden bli et tilsvarende produkt fra Luftforsvaret. Vi har dyktige og ærekjære folk, høy kompetanse, og ikke minst et godt rykte.

Erfaringslæring eller tilfeldigheter?

Hvorfor har Luftforsvaret lyktes med helikopteroperasjoner i internasjonal sammenheng? Hva er det som ligger bak den operative evnen som har gjort norske bidrag attraktivt? Nærliggende er det å tro at det er erfaringene fra tidligere internasjonale operasjoner som har raffinert konseptet og gjort operasjonene robuste. Når man imidlertid ser tilbake på historien, noe som denne artikkelen er et forsøk på, så ser man faktisk at det vanskelig kan være på grunn av erfaringene. For med unntak av de siste operasjonene på Balkan, er det få som kjenner til de erfaringene som har blitt gjort. Dessuten er det Bosnia-detasjementet midt på 90-tallet som har gitt flest stjerner i marginen så langt, og den operasjonen startet så å si med blanke ark.

Etter andre verdenskrig har utenlandsoperasjoner for Luftforsvarets vedkommende vært et unntak fra hverdagen, og har således ikke fått særlig fokus opp gjennom historien. Fram til Bosnia-operasjonen med NORAIR fra 1993 til 1996, finnes det som nevnt ingen erfaringsrapporter å ta tak i. Etter Bosnia bedret det seg, og en erfaringsrapport og en sluttrapport ble forfattet i tillegg til at det ble skrevet en bok og noen artikler om detasjementet.⁵ Rapportene er gode, og gir anbefalinger til forbedringer for fremtidige operasjoner innenfor de fleste områder, og er dermed et viktig bidrag til erfaringsoverføring. Samtidig er de noe generell og grov når det gjelder de menneskelige erfaringene, og gir således ikke noe ideelt grunnlag for analyse av hvordan det var å være der nede. Nå er det ikke slik at all erfaring trenger å overbringes via arkiverte rapporter. Mye kan bringes videre i miljøet gjennom menneskene som har deltatt. Dessverre er det slik at det er få som har deltatt på mer enn en av disse operasjonene. Dette fordi det har gått opp imot 14 år mellom hvert detasjement. Derfor har mye forsvunnet med beordringssystemet og naturlig

⁵ I Bosnia ble det rutinemessig skrevet og sendt frem både operasjonsrapporter (månedlig) og situasjonsrapporter (daglig). Disse er arkivert og tatt vare på.

avgang. De siste to deployeringene var det riktignok bare tre år i mellom, noe som gjør det til et unntak i denne sammenhengen.

En annen, og langt alvorligere mangel for Norges vedkommende når det gjelder taktiske helikopteroperasjoner generelt, er at det ikke har eksistert gode nok referansedokumenter til hvilke operasjoner man skal drive med, og hvordan slike operasjoner bør gjennomføres. Helikopteroperasjoner har aldri vært noen prioritert oppgave for Luftforsvaret, og dermed har overordnede retningslinjer ikke hatt fokus. Luftoperative aspekter for helikopteroperasjoner har blitt utviklet nesten utelukkende ved skvadronene uten å ha blitt gjenstand for systematisering i overordnede direktiver eller autoriserte håndbøker.⁶ Dette er et problem da man blir veldig avhengig av kontinuitet i skvadronsmiljøet for å beholde og utvikle den institusjonelle hukommelsen.

Med inneværende års deployering synes intervallene mellom oppdragene å bli stadig kortere. Både som følge av at våre helikoptre har blitt en etterspurt ressurs, men også fordi konfliktene i verden endrer karakter. Samtidig har Norge økte ambisjoner i forhold til internasjonale operasjoner, og ambisjonsnivået reflekteres i (den politiske) viljen til å ta stadig flere oppdrag. Behovet for å vurdere, systematisere og standardisere prosedyrer, planer og operasjoner vil øke med oppdragsmangfoldet denne utviklingen fører med seg.

Denne artikkelen skal forsøke å sammenfatte noen av de erfaringer norsk helikopterpersonell har gjort i internasjonale operasjoner siden 1958. Målet med dette er todelt. For det første har det en historisk verdi å dokumentere hittil relativt ubeskrevet Luftforsvarshistorie. Dernest er det interessant å se om det finnes fellesnevner i erfaringene som har vært med på, eller kan være med på å forbedre planlegging, ordreverk og prosedyrer for dagens og morgendagens operasjoner utenlands.

Helikoptermiljøets utvikling i Luftforsvaret

Før vi kikker nærmere på de ulike operasjonene våre mannskaper og helikoptre har deltatt i, er det på sin plass å se på hvilket miljø de kom fra.

Helikoptre før Vietnam-krigen var noe som de færreste luftforsvar så på som viktige bidragsytere i luftmaktsammenheng, og som man i det store og hele klarte seg meget godt foruten. Mange flygere så på helikoptret som en skjør, nærmest farlig og høyst upålitelig oppfinnelse uten nevneverdig nytteverdi. Det var industrialiserte lands hær- og marinevåpen som i første omgang fant bruksområder for denne nyvinningen (bruksområder var taktisk transport, SAR⁷ og u-båt jakt). Dette resulterte i at de fleste lands helikopteravdelinger ble underlagt disse forsvarsgrenene.

I Norge ble ting noe annerledes. Vårt forsvar var alt for lite til at vi var tjent med å splitte opp flymiljøet på flere forsvarsgrener. Størrelsen på flyressursene var jo nettopp et av hovedargumentene for opprettelsen av Luftforsvaret som selvstendig våpengren, og hær og marinehelikopter ville således gå direkte i mot dette. Samtidig så Luftforsvaret på helikoptret som en potensiell ressurs for seg selv da de kunne benyttes til redningsaksjoner i fm flyuhell. Dette var en oppgave disse maskinene ble tiltenkt fra første stund, og noe som har vært blant primæroppgavene opp til i dag. Ganske raskt utviklet dette bruksområdet seg til også å omfatte sivile ambulanse-, søk og redningsoppdrag. Når det gjelder militære oppdrag så har Luftforsvarets helikoptre likevel hatt størstedelen av sitt virke innenfor operasjoner til støtte for Hæren og Sjøforsvaret/Kystvakten.

⁶ På 90-tallet ble det tatt en del initiativ i riktig retning. Forsvarssjefens ”direktiv for taktiske transporthelikoptre” (FSJ Dir 80-17-4C), ØKS/ØKNs ”operative krav og konsept for bruk av helikoptre”, samt KOMLUFTNORDS ”direktiv for helikoptertjeneste” kom alle i 1996.

⁷ SAR: Search and Resque (søk og redning)

På 50-tallet begynte det å bli overskudd på navigatører i Flyvåpenet. Dette førte til at enkelte fra denne kategorien konverterte, og ble de første helikopterflygerne våre.

Før 1964 eksisterte det ikke noen rene helikopterskvadroner i Norge. Det første året, 1953, var de underlagt 333 skvadron på Sola som B-ving. I 1954 ble helikoptrene flyttet til Gardermoen og senere samme år ble de satt opp i såkalte "helikopterseksjoner".⁸ Disse ble i 1957 slått sammen med "kommunikasjonsvingene" som opererte lette transportfly av ulike slag (bl.a. Norseman, Safir og DHC-3 Otter). Sammenslått fikk avdelingene benevnelsen "støttevinger", og ble etablert i Bodø, på Ørland, Sola og Rygge.⁹ Oppdragene var for det meste transport og SAR/ambulansetjeneste. Vingene disponerte til sammen 11 Bell 47 (H-13)¹⁰ og fra april 1958 også 4 Sikorsky H-19 (S-55).

Sommeren 1963 mottok Luftforsvaret de fire første nye Bell UH-1B gjennom den amerikanske våpenhjelpen, og dette resulterte i at den tidligere jagerflyskvadronen 339 ble gjenopprettet på Bardufoss som Norges første rene helikopterskvadron i januar 1964. Raskt kom det atskillig flere til, og i dag, 40 år senere er helikoptermiljøet i Luftforsvaret blitt større enn jagerflymiljøet både når det gjelder antall skvadroner og personell. I nær fremtid mest sannsynlig også når det gjelder antallet flymaskiner.

Men før helikopterskvadronenes tid var altså miljøene relativt små. Dette resulterte blant annet i at det nesten ikke eksisterte noen overordnede retningslinjer for hvordan helikopteroperasjoner skulle gjennomføres. SOF og SOP¹¹ var stort sett fremmedord for helikopterbesetningene. Standardiseringsrutiner på og mellom enhetene likeså. Sjekklister den gang var enkle. Nye sjekker ble lagt til utelukkende etter at man erfarte uhell som følge av manglende kunnskaper/prosedyrer. Det fantes kort sagt lite ressurser i form av både personell og publikasjoner som kunne styre og regulere den operative bruken av helikopter. Det er kanskje arven fra denne tiden som gjør at helikoptermiljøet fremdeles sliter med mangler innenfor dette området.

Alt dette må ses med den bakgrunn at dette fortsatt var i helikopterets barndom. Det sivile miljøet var også meget lite. Redskapen hadde meget begrenset ytelse og dermed også begrensede anvendelsesmuligheter. Samtidig var helikopteroperasjoner for Luftforsvarets del kun en bigesjeft som var til for, og led under fokuset på jagerflymiljøet som på denne tiden var under veldig utvikling.

Fra dette noe rufsete miljøet skulle altså Luftforsvaret sende sine første bidrag inn i konfliktområder etter krigen.¹²

Kontrakter og beredskap for internasjonale operasjoner.

Før 1964 fantes det ikke noe system som skulle håndtere eventuelle norske militære bidrag utenfor landets grenser. Først etter at oppdraget var akseptert, og det var behov, ble det opprettet stabelementer som skulle koordinere styrkeoppsetning og oppfølging. Før det forelå en forespørsel fra FN om bidrag, var det altså ingen ting som lå "pakket og klart" for bruk til slike operasjoner. Ingen mannskaper hadde kontrakter som forpliktet de til å dra. Ingen konsepter for deployering var fastlagt, og ingen regimer for kontingentoppsetning og rullering var på plass. På tross av dette gikk det likevel bemerkelsesverdig kort tid fra FN's

⁸ Seksjonene ble nummerert fra 7201 til 7204

⁹ Denne omleggingen må ses i sammenheng med "Stortingsproposisjonen om hovedretningslinjer for Forsvaret" (1957), som for Flyvåpenets del inneholdt et sentralt punkt om tilrettelegging av forholdene ved flyavdelingene for å nå full operativ standard ihht NATO-krav. Støttevingene fikk benevnelsen 7190 til 7193.

¹⁰ Vi mottok totalt 14 Bell 47. Tre av de første havarete imidlertid ganske tidlig, og ble erstattet av nye.

¹¹ Standing Orders Flying/ Standard Operating Procedures

¹² Jeg har ikke glemt transportflybidragene, men holder de utenfor fordi disse ikke opererte i konfliktområder over tid, men stort sett til og fra de.

forespørsler kom til bidragene var på plass i innsetningsområdet. Dette gjelder alle operasjonene Luftforsvaret deltok i.

I 1964 (med erfaringene fra Kongo-engasjementet friskt i minne)forpliktet Norge seg gjennom et stortingsvedtak¹³ til å ha styrker på beredskap for eventuelle bidrag til operasjoner i FN-regi. Etter hvert ble det på papiret etablert øremerkede beredskapsstyrker, oppsatt med frivillig personell for denne oppgaven. Beredskapsstyrken for FN skulle bestå av i alt 1330 personer. Helikoptre var representert, og etter at 720 skvadron ble etablert med Bell UH-1B på Rygge/Gardermoen i 1967, fikk de hovedansvaret for denne biten.

Men selv ikke etter dette faller ting på plass. Kontraktsregimet, planlegging, dimensjonering og øving har beredskapsstyrken slitt med helt opp til i dag. Dette har resultert i at alle operasjonene av noe varighet har slitt med ressurser spesielt på personellsiden, men også når det gjelder materiell.

Når det gjelder årsaken til at de norske bidragene på tross av dette alltid har hatt meget kort responstid, så skyldes det flere forhold som vi skal se i nærmere på i det etterfølgende.

¹³ Stortingsproposisjon 61 (1963/1964)

Libanon 1958 ¹⁴

Da vi begynte å grave i materien var det ONUC i Kongo vi forventet skulle være startskuddet for norske helikopteroperasjoner i utlandet. Imidlertid dukket det ganske raskt opp informasjon som tilsa at helikopterpersonell hadde vært ute før. Allerede to år før Kongo var Norge representert med helikopterpersonell knyttet til observatørtjenesten i UNOGIL ¹⁵ i Libanon.

Det var første gang Luftforsvaret (den gang Flyvåpenet ¹⁶) detasjerte, i den forstand at det var første gangen Luftforsvaret sendte personell ut i luftoperative stillinger i en internasjonal operasjon over tid. UNOGIL var også starten på et langt FN-luftoperativt samarbeid med de andre nordiske land, og da spesielt Sverige, på en tid der både Norge og Sverige var meget aktive medlemmer av FN. ¹⁷

Både Libanon i 1958 og Kongo to år senere skiller seg ut fra de andre helikopteroperasjonene ved at bidragene utelukkende bestod av personell, og ikke helikoptre. Dette skyldes i hovedsak at Luftforsvaret ikke hadde helikopter å avse, da de få som fantes i inventaret måtte betjene den høyere prioriterte redningsberedskapen her hjemme. De skiller seg også ut ved at personellet som deltok ikke tilhørte noe enhetlig miljø (skvadron) som hadde slike oppdrag i sin portefølje.

Det er flere mulige grunner til at UNOGIL nær sagt er blitt en glemt misjon.

For det første ble den iverksatt i en voldsom fart. Personellet ble sendt av gårde i all hast, og var i arbeid i Libanon kun dager etter at den første henvendelsen fra FN kom. ¹⁸ Dette medførte svært begrenset saksbehandling. De fleste henvendelsene ble gjort muntlig, så det var lite formelle skriv i omløp i forbindelse med misjonen. For eksempel fikk store deler av personellet aldri noe beordringskriv. For det andre var det et relativt kort oppdrag av kun seks måneders varighet. Dette førte til at det ble produsert få dokumenter som omhandler UNOGIL. Dessuten var det bare 22 (av totalt 55 norske) offiserer som deltok fra Luftforsvaret. ¹⁹ Av disse var 12 offiserer ordinære observatører. Det var kun 9 personer fra Luftforsvaret som hadde stillinger relaterte til luftoperasjoner i UNOGIL. Men også disse hadde status som observatører.

UNOGIL

Konflikter i Libanon har som oftest hatt religiøst utspring. Så også i 1958. President Camille Chamoun var kristen (maronitt) og alt for vestlig orientert for den muslimske halvdel av befolkningen i Libanon. Suezkrisen to år tidligere resulterte i at samtlige arabiske land brøt diplomatiske forbindelser med Storbritannia og Frankrike. Chamoun unnlot å gjøre dette. Etter parlamentsvalget i 1957 hevdet muslimene at de kristne hadde drevet med valgfusk til fordel for Chamouns støttespillere. Snart gikk det også rykter om at Chamoun ville omgå eller omgjøre grunnlovens bestemmelse om at presidenten bare kunne inneha embetet i seks år. Chamoun ble valgt i 1952, og ryktene ville ha det til at han ønsket å fortsette. Det tilspisset

¹⁴ Hovedkilde: Christine Huseby; *UNOGIL Libanon 1958*, semesteroppgave LKSK 2/I, Luftkrigsskolen, Trondheim 2004

¹⁵ United Nations Observer Group In Lebanon

¹⁶ Luftforsvaret byttet navn til Flyvåpenet da Luftvernartilleriet ble overført til Hæren i perioden 1953 til 1960. Fra 1960 ble navnet igjen Luftforsvaret.

¹⁷ Mye kan tilskrives at Norge og Sverige hadde de to første generalsekretærene i FN. Trygve H. Lie fra 1946 til 1952, og Dag Hammarskjöld fra 1953 til september 1961 da han omkom i en flystyrt i fm Kongo-krisen.

¹⁸ Sjefen for de militære styrkene i UNOGIL, Generalmajor Odd Bull fikk kun 30min betenkningstid på å vurdere om han tok stillingen eller ikke. Odd Bull, *"På post i Midt-Østen"*, Gyldendal forlag, Oslo 1973

¹⁹ I tillegg var det tre fra Sjøforsvaret, mens resten kom fra Hæren. 9 av disse var vernepliktig befal.

seg mellom kristne og muslimer, og i løpet av mai - juni 1958 var landet i borgerkrig. Chamoun søkte støtte i vesten, mens opposisjonen henvendte seg til Egypt og Syria som tidligere på året hadde gått sammen i en union, FAR (Den forente Arabiske Republikk sammen med Jemen). Ovenfor FNs sikkerhetsråd anklaget Chamoun opposisjonen og FAR for å smugle tropper og våpen over grensen fra Syria. FNs resolusjon (128)²⁰ den 11. juni bestemte å sende en observatørstyrke for å overvåke og rapportere eventuell ulovlig trafikk over grensen som i så fall ville være et brudd på landets suverenitet. Chamoun uttrykte senere misnøye med at FN ikke sendte tropper, men kun observatører. Observatørstatusen og oppdragets art var nødvendig for FN for å forhindre at dette ble en innblanding i et lands indre anliggende, og således brøt med FN-paktens ikke-intervensjonsprinsipp (art. 2.7).

Anmodningen om støtte til operasjonen kom samme dag som resolusjonen. Norge ga sin tilslutning og lovnad om bidrag ganske umiddelbart, selv om det ikke var tatt noen beslutning på hva man trengte. Henvendelsene fra FN kom i flere runder etter dette,²¹ og skisserte ulike behov for både personell og materiell.

Oppdraget var kun å overvåke og rapportere påstått infiltrasjon over grensen fra Syria til støtte for opposisjonen i landet. "Executive member" i observatørgruppen og sjef for de militære observatørene ble generalmajor Odd Bull fra Norge. UNOGIL var ikke tillagt noen politifunksjon.²² UNOGILs skulle ikke megle, dømme, eller være en vaktstyrke for å hindre illegal infiltrasjon, selv om man håpet at nærværet på grensene ville forhindre den slags trafikk.

Med dette som grunnlag ba Generalmajor Bull den 15. juni om 100 observatører samt lette rekognoseringsfly og helikoptre for å kunne utføre oppdraget. Han bestemte også at mannskapene skulle være ubevæpnet.²³ Gjennom Generalsekretær Hammarskjöld startet FN arbeidet med å finne bidragsytere som kunne stille nevnte personell på kort varsel.

For aktuelt personell hjemme i Norge ble dette innledningen til noen svært hektiske dager. Som nevnt tidligere eksisterte det ikke noen form for beredskap for denne typen oppdrag den gang. De ordrene som gikk ut var til stasjons- og avdelingssjefer for aktuelle enheter om å prøve å rekruttere flygere og teknikere med helikopterbakgrunn, samt observatører til styrken.

Tirsdag den 8. juli 1958 klokken 0830 var fenrik Tor Hoff en vanlig radiotekniker ved 338 skvadron på Ørland. I ferd med å drikke morgenkaffen sin sammen med sine kolleger, ble de forespurt av sjefen om de kunne tenke seg FN-tjeneste i Libanon. En time senere, da svarfristen gikk ut, var han frivillig FN-offiser. En rask tur hjem for å pakke var alt han fikk tid til før det bar av gårde. På ettermiddagen samme dag tok en av støttevingens Safirer ham til Lade flyplass i Trondheim for å ta nattoget til Oslo. Mindre enn to døgn senere var han for første gang utenfor Skandinavia på vei til Beirut.²⁴

I mellomtiden hadde han tatt ut personlig utstyr (en kakiuniform), fått de nødvendige vaksinasjoner, møtt sine fremtidige kolleger og mottatt en briefing om situasjonen i Libanon av norsk UD. Dette siste er vel verdt å merke seg, fordi denne briefing står som et isolert eksempel på denne tiden. Dette kommer jeg tilbake til senere. Det som imidlertid manglet var beordringsskriv, villighetserklæring, arbeids og lønnsvilkår, samt beordringens varighet. Alt

²⁰ Res. 128 utdrag: "...to dispatch urgently an observation group to proceed to Lebanon so as to ensure that there is no illegal infiltration of personnel or supply of arms or other materiel across the Lebanese borders".

²¹ Nordmennene dro nedover i puljer fra 17. juni til 25. september

²² Odd Bull, "På post i Midt-Østen", Gyldendal forlag, Oslo 1973, s18

²³ Ibid

²⁴ Tor Hoff, intervju Luftkrigsskolen, 18. mars 2004

var tatt på sparket. Ikke visste de hvilke helikopter de skulle skru på heller. Verktøyet som ble ettersendt fra Rygge bestod stort sett av skiftenøkkel og annet grovverktøy.²⁵

Svenskene stilte tidlig med både fly og personell på generalsekretær Dag Hammarskjölds anmodning. 4 Harvard (SK16) og vel 100 mann kom fra Sverige i de innledende faser av UNOGILs virke. Senere ble disse flyene erstattet med 12 Cessna L-19A Birddog som USA stilte til rådighet. Alt i alt fikk man etter hvert 8 helikopter av typen Bell 47 (H-13).²⁶ Også disse var amerikanske. Imidlertid fulgte det ikke med amerikansk personell til å drifte eller fly disse. Her kom Norge og andre bidragsytere inn. Det betyr som nevnt at dette første oppdraget ikke var noen deployering av en norsk enhet slik vi kjenner det i dag. Det var i hovedsak personell Luftforsvaret stilte med den gangen.

25. juni kom de første to helikoptrene fra en amerikansk base i Tyskland, og disse ble straks bemannet av det første norske personellet som var på plass døgnet etter anmodningen fra FN kom den 22. juni. Denne raske responsen kjennetegner både de norske og de svenske FN-bidragene, og viser disse landenes aktive støtte til FN på denne tiden. Politisk prestisje, samt et ønske om et FN som global sikkerhetsorganisasjon var i de fleste småstaters interesse under den kalde krigen. Dette medførte at FN lett henvendte seg til bl.a. Norge og Sverige i innledende faser av nye operasjoner, - noe som også skjer den dag i dag.

Totalt omfattet UNOGIL på det meste ca 600 mannskaper fra 21 nasjoner. Blant disse var fire flygere og fire teknikere fra Norge. De norske flygerne og maskinistene jobbet hovedsakelig sammen med italienere og svensker. Major og flyger Olav Andersen ble sjef for helikopterseksjonen, som altså også fikk italienske flygere fra slutten av august.

Det norske helikopterpersonellet ble stasjonert i Beirut, og opererte ut i fra flyplassen der. Den første tiden ble de forlagt på hotell (og hovedkvarter) Biarritz (Senere Riviera) i Beirut, men senere skaffet noen seg leilighet som de betalte for av lønna de fikk. Tjenestetiden varierte fra tre uker til seks måneder.

Lønna var den samme som hjemme, men i tillegg fikk de et dagstillegg som skulle dekke merutgifter der nede. Bare halve lønna ble gjort tilgjengelig. Resten ble frosset til man var tilbake i Norge. Den økonomiske kompensasjonen ble alt i alt regnet som god.

Personellet hadde ikke telefonisk kontakt med Norge i perioden, men brev fikk de sende gratis. Noen kontakt med hjemmeavdelinger eller det offisielle Norge eksisterte ikke. Mangelen på informasjon var påtakelig og til dels frustrerende. Flygerne var derimot veldig godt orientert om den operasjonelle situasjonen, siden de var innom hovedkvarteret hver dag og fikk oppdatering. Ellers ordnet de seg selv der nede. Etter hvert fikk nordmennene låne en kortbølgeomottaker, og med den kunne de høre nyheter fra Norge. De arbeidet 7 dager i uken, men hadde fri på kveldene. Ingen vaktordning med andre ord. Det ble ikke mange fridager, men et par dagsturer ble det tid til.²⁷

Det norske Flyvåpenet var som tidligere nevnt oppsatt med Bell 47 også hjemme, og slik sett var det relativt uproblematisk å komme i gang med tjenesten.

Teknikerne kom på jobb om morgenen og klargjorde flyene til flygerne og observatørene var ferdig brifet på hovedkvarteret. De to første maskinene var det en god del feil på, og reservedeler og verktøy var det sparsomt med. Dette hemmet operativiteten noe.²⁸

Oppdraget for flybesetningene gikk ut på å fly observatører til og fra eller frem og tilbake langs den 324 km lange grensen (til Syria) i nord og øst slik at de kunne utføre sine oppgaver

²⁵ Tor Hoff, intervju

²⁶ Seks av disse kom ikke før 15. august

²⁷ Tor Hoff, intervju

²⁸ Tor Hoff, intervju

lettere. Topografien i området består av en rekke høye fjell og daler, som er vanskelig tilgjengelig med kjøretøy på bakken. Det fantes et utall av steder å gjemme seg for den som hadde ønske om det. I tillegg satte opposisjonen til å begynne med store begrensninger på observatørens bevegelsesfrihet, da det var de som behersket grenseområdene.²⁹ Med fly eller helikopter fikk man bedre oversikt, kunne dekke et mye større område på samme tid, bevege seg fritt, samt at man hadde bedre mulighet for å komme overraskende på eventuelle infiltratører. Flyene fløy etter hvert døgnet rundt, mens helikoptrene var begrenset til operasjoner i dagslys. Hvis de ikke hadde med seg observatør fra Beirut, ble denne plukket opp ved en av de mange utestasjonene.

To personer var alt dette lille helikopteret klarte i varmen der nede. Hvis man skulle fly alene måtte man ta seg bryet med å flytte på batteriet for balansepunktets del. Derfor ble ofte en tekniker tatt med som ballast når observatørsetet ellers var tomt.

Bell 47 hadde kun to timers flytid, men da Libanon er et lite land, og Beirut nokså sentralt, - fungerte det greit til oppgaven. Dessuten kunne de fylle drivstoff fra jerrykanner ute på stasjonene, og slik sett kunne de være ute hele dagen. Mot slutten av perioden var imidlertid styrken så stor at hver enkelt observatør kun var i luften 3 til 4 timer i døgnet.

Selve helikopterflygingen var relativt lik den flyene bedrev. Man holdt seg som regel i 1000 til 2000 fots høyde. Selv om man kunne, gikk man sjelden ned på bakken for å inspisere. Man hadde god utsikt da dørene var fjernet pga varmen og vekten. Den lave flyhøyden gjorde at de var utsatt for beskytning med håndvåpen fra bakken. Treff fra geværkuler førte til at det ble foretatt nødlandinger. Minst 59 ganger ble fly og helikoptre beskutt, og 9 treff ble registrert. To flygere ble skadet, men ikke alvorlig.³⁰

Flyrekognoseringen betydde bedre kontroll på hva som foregikk i grenseområdene, og observatører og flygere ble etter hvert i stand til å kjenne igjen byer og virksomhet. De lærte seg å kjenne igjen de ulike bilene, og kunne lett fastslå når en by hadde besøk av fremmede. Med kikkert kunne de til og med skjelve en del av menneskene på bakken. Dersom de oppdaget ting av interesse på bakken, tok de bilder for å dokumentere og skrev rapporter etter landing. Ved leilighet eller på anmodning droppet man også ned aviser eller andre vanskelig tilgjengelige varer til isolerte observatører på bakken.

De 6 helikoptrene som ankom i august var helt nye og krevde lite vedlikehold og reparasjon, men de hadde imidlertid nytt og ukjent utstyr. Heldigvis fulgte det med håndbøker som både teknikere og flygere kunne støtte seg til.

Italienske flygere forsterket som nevnt helikopterenheten fra slutten av august. De var erfarne, men kunne ikke særlig mye engelsk. Italienernes språkkunnskaper og begrensede kvalifikasjoner gjorde sitt til at de norske teknikerne fikk tilleggsoppgaver. Teknikerne, som ikke trengte å skru så mye på de nye maskinene var ofte med italienerne opp i lufta. De navigerte, hjalp til med radiosambandet og fikk til og med fly selv.³¹

Frykt for spredning av uroligheter i Midtøsten etter statskuppet i Irak 14. juli, gjorde at USA intervenerte i Libanon på anmodning fra president Chamoun uten støtte fra FN. Britiske styrker ble sendt til Jordan. 20 juli stod det 10 000 amerikanske soldater ved Beirut. Dette skapte store problemer for UNOGIL, da de av sivilbefolkningen nå ble sett på som en fortropp for amerikanerne. Dette gikk imidlertid over, og man kunne fortsette og til og med utvide operasjonene fram mot høsten.

²⁹ Petter Marki, "De forente nasjoners fredsbevarende observatøroperasjoner. Med norske offiserer i fredsoppdrag", Kampen Grafisk, Oslo 2003, s131

³⁰ Odd Bull, s36

³¹ Italienerne ga uttrykk for at de var lei av å fly etter intens flyging under krigen! Tor Hoff, intervju

30 juli, etter ca 50 dagers virksomhet avga UNOGIL en periodisk rapport på sine aktiviteter og observasjoner. På denne tiden hadde observatørene forhandlet seg frem til relativt fritt leide også i de områdene av Libanon opposisjonen kontrollerte. Rapporten viser at intensiv fly og helikopteraktivitet ble gjennomført dag og natt, og deres observasjoner ble deretter kontrollert av observatører på bakken. Gruppen konkluderte med at infiltrasjonen som muligens foregikk, ikke kunne være av omfattende art og i så fall begrenset seg til lette våpen og ammunisjon. Med hensyn til den påståtte illegale infiltrasjonen av personell, slo UNOGIL fast at grensens natur, den naturlige landsby og familiestruktur på tvers av grensene, og den frie flyten av handelsprodukter i begge retninger, var blant de faktorene som måtte tas hensyn til i utarbeidingen av evalueringen. Observatørene, som hyppig hadde observert bevæpnede grupper, hadde imidlertid ikke i noen tilfeller vært i stand til å avdekke nærværet av personer som de kunne fastslå uten tvil hadde ankommet fra andre siden av grensen i den hensikt å kjempe i borgerkrigen.³² Betraktninger ble også gjort ut i fra observasjoner av bevæpning og organiseringen til opposisjonen. Opposisjonselementenes stridsstyrke var ikke så stor at den kunne håndtere fiendtligheter fra en godt bevæpnet regulær militær styrke.

Disse rapportene falt ikke i god jord hos Chamoun. Dette, sammen med det faktum at Chamoun ikke fikk FN mer involvert i konflikten med opposisjonen, gjorde at han prøvde å sverte observatørene gjennom offisielle uttalelser og presseoppslag. Denne kritikken følte urettmessig og la stein til byrden for ellers ganske slitne mannskaper.

Presidentvalget ble gjennomført 31. juli, og resulterte i at sjefen for hæren i Libanon, General Fuad Chehab overtok etter Chamoun to måneder senere. Også Chehab var kristen, men han var respektert av så vel muslimer som drusere da Chebabslekten har spilt en betydelig rolle i Libanons historie opp gjennom tidene. Hans første mål var å få de utenlandske troppene ut av landet. Amerikanerne trakk seg etter hvert ut. Etter en viss opptrapping og sivil uro omkring den nye statsministeren (Rashid Karami) som Chehab utnevnte, avtok urolighetene utover høsten, infiltrasjonspåstandene med den, og dermed ble behovet for UNOGIL mindre. På dette tidspunktet var organisasjonen på sitt største. 49 observasjons- og kontrollposter, 12 fly, 6 helikoptre og nesten 300 hjulkjøretøy bemannet av nesten 600 mann. I den siste tiden ble det daglig patruljert opptil 16 000 km per jeep, i tillegg til patruljer til fots, til hest/muldyr og 24 timers flyrekognosering. FN kunne således gjennom UNOGIL hele tiden presentere et relativt godt bilde av situasjonen.³³

I løpet av vel 5 måneder fløy helikopterne i overkant av 600 timer. Totalt fløy helikopter og fly over 2800 timer for UNOGIL. Behovet var noe større, men mot slutten røyntet det på spesielt når det gjaldt etterforsyning av deler til helikoptrene. I slutten av oktober var faktisk bare to av maskinene operative.

UNOGIL kunne etter hvert som forholdene mellom Syria og Libanon ble bedre fastslå at oppdraget var løst. Libanons klage til sikkerhetsrådet ble trukket tilbake, og dermed kunne man trekke observatørene ut.

I månedskiftet november-desember avsluttet observatørstyrken sitt arbeide, og UNOGIL opphørte offisielt den 10. desember.

Ved ankomst Norge etter endt oppdrag, bar det rett hjem for de norske offiserene. Ingen var interessert i noe informasjon, og noen debrief var det ikke snakk om. Tilbake på skvadronen var det rett tilbake i jobb, uten noen form for markering, debrief eller takk for innsatsen.

³² Petter Marki, s136

³³ Odd Bull, s33, 36

Kongo 1960-64 ³⁴

Ganske nøyaktig to år etter forrige operasjon startet bar det igjen ut på tur for norske helikopterpersonell. Denne gangen var det til Kongo. I mellomtiden hadde H-19 (Sikorsky S-55) blitt innfaset i Flyvåpenet her hjemme. Totalt 4 av disse maskinene, som var betydelig større enn H-13 var stasjonert på Ørland og i Bodø. Utsjekken av flygerne som på denne tiden hovedsakelig hadde jagerflybakgrunn foregikk lokalt samt på Lille-Rygge.

ONUC

Republikken Kongo, ble erklært uavhengig fra Belgia etter relativt kort tids kamp om løsrivelse den 30. juni 1960. I dagene som fulgte kom det til opptøyer, og Belgia sendte tropper til Kongo for å gjenopprette ro og orden, samt for å ta vare på belgiske statsborgere, og økonomiske interesser i form av belgiske kolonisationskaper hovedsakelig i Katangaprovinsen. Katanga sto for mer enn halvparten av Kongos inntekter, og rett etter de belgiske soldatene hadde inntatt Katanga ble provinsen erklært selvstendig av Katangas leder Moise Tshombe. Dette skjedde uten godkjenning fra den nyetablerte regjeringen. Den 12. juli ba den kongolesiske regjeringen med President Kasavubu og statsminister Lumumba i spissen om militær assistanse fra FN for å beskytte sitt nasjonale territorium mot (belgisk) innblanding utenfra. To dager senere autoriserte sikkerhetsrådet dette, og forlangte i resolusjon 143 samtidig at Belgia skulle trekke seg ut. Mindre enn 48 timer etter dette stod de første FN styrkene i Kongo sammen med en betydelig kontingent sivile rådgivere som primært skulle yte teknisk assistanse for å ivareta primære offentlige funksjoner som var i ferd med å kollapse.

FNs operasjoner i Kongo, ONUC³⁵, varte til juni 1964. Operasjonene markerte en milepæl i FNs fredsbevarende historie når vi snakker om ansvar, oppgaver, områdets størrelse og størrelsen på styrkene som måtte til for å håndtere dette. Det var på det meste 20 000 fredsbevarende soldater samtidig i Kongo. FN ble etter hvert involvert i en kaotisk og ekstremt kompleks borgerkrigsliknende situasjon som medførte at de måtte ta på seg en rolle som gikk utenom normale fredsbevarende oppgaver.

Det var ikke bare interne stridigheter som foregikk i Kongo. Landet var også en brikke i et stormaktsspill under de kjøligste dager av den kalde krigen. Ulovlig våpenhjelp og amerikanske og sovjetiske agenter var kun noen av spillbrikkene. Dessuten var landet uoverskuelig; ikke bare med et areal på 2 250 000 km² større enn de fem nordiske landene samt Tyskland, Frankrike og Spania til sammen, men alle de ulike partene i konflikten, det hyppig skiftende lederskapet og den ugjestmilde naturen var med på å gjøre forholdene vanskelige for FNs mannskaper.

Nesten 1200 mannskaper fra Norge ble sendt ned til dette landet i de fire årene som fulgte etter frigjøringen. To tredjedeler av disse mannskapene kom fra Luftforsvaret, og i all hovedsak var de der for å drive eller understøtte luftoperasjoner. Luftforsvaret stilte med transportfly og flybesetninger til disse for første gang internt i et konfliktområde, og i et halvt år sågar med en luftvernbatalljon bestående av 325 mann ved Kaminabasen i Katangaprovinsen.³⁶ Disse ble sendt nedover med båt i januar 1963, og dro hjem ca et halvt år senere. I tillegg tjenestegjorde mange offiserer som teknikere og i stabsfunksjoner.

³⁴ Hovedkilder: Kenneth Vika; "Var Luftforsvaret mission capable til å utføre sine helikopteroppdrag i Kongo", og Helge Øglænd; "Hvilke utfordringer møtte det norske helikopterpersonellet i Kongo 1960-1964, og hva ble gjort for å møte dem?" Begge semesteroppgaver LKSK I/1, Luftkrigsskolen, Trondheim 2004

³⁵ Opération des Nations Unies au Congo

³⁶ Luftvernet ble reintegrert i Flyvåpenet som igjen skiftet navn til Luftforsvaret i 1960

Den 16. juli 1960, hadde Dag Hammarskjöld forespurt om Norge umiddelbart kunne stille styrker til deltakelse i ONUC. Han var ute etter flygere, og da spesielt helikopterflygere, men også flymekanikere og rekognoseringsfly var aktuelt. Helikopter ble det ikke forespurt om i denne runden. Forsvarsdepartementet og Luftforsvarets Overkommando drøftet saken, og de kom frem til at Luftforsvaret kunne sende 16 mann og to lette rekognoseringsfly uten at dette ville degradere norsk beredskap nevneverdig.³⁷ Saken ble behandlet i statsråd, og FD fikk fullmakten den 20. juli.³⁸ Samme dag dro fire flygere, fire teknikere samt en liaisonoffiser fra Fornebu i retning Kongo med en norsk C-119 tilhørende 335 skvadron. Fem dager senere dro de første helikoptermannskapene nedover. Behovet var større, men Norge måtte avslå å sende ytterligere 9 mannskaper i september pga mangelen på helikopterpersonell hjemme.³⁹ Forsvarets første rene helikopterskvadron ble som tidligere nevnt ikke opprettet før i januar 1964, altså da oppdraget i Kongo var i ferd med å avvikles. Det betyr at vårt helikopterengasjement i Kongo ikke hadde noe optimalt utgangspunkt. Små og fragmenterte miljøer er sjelden noen fordel i operativ sammenheng hvor man er avhengig av å ha samme tilnærming til felles utfordringer. Felles operasjonelle kunnskaper og prosedyrer var som nevnt mangelvare på denne tiden. Disse faktorene medførte at engasjementet ble født med mangler.

På tross av dette klarte man igjen på bemerkelsesverdig kort tid å sende første kontingent helikopterflygere ned bare 9 dager etter at anmodningen om bistand ble sendt. Men på grunn av det lille miljøet i Norge skulle de etterfølgende kontingentene etter hvert bli et problem når det gjaldt personell. De politiske ambisjonene var større enn kapasiteten Luftforsvaret hadde. Mangelen resulterte i at erfaringsnivået på flygerne ble svært variabel. De ”erfarne” hadde to år bak stikka, men det fantes noen som hadde mindre enn én time som fartøysjef da de kom ned. Også sivile (med militær bakgrunn) ble ikledd uniform da det buttet i mot som verst. På tross av erfaringene fra Libanon to år tidligere, fantes det heller ikke nå noen kontraksordning for internasjonal tjeneste. Igjen måtte Luftforsvaret lete etter frivillige i avdelingene. Etter at Norge ble anmodet om å sende styrker til Kongo, sendte Luftforsvaret den 18. juli ut en oppfordring til flygere og mekanikere om å skrive seg på en frivillighetsliste.⁴⁰ Dette var på ingen måte noen formell kontrakt mellom den enkelte mann og Luftforsvaret, men rett og slett en metode for at Luftforsvaret skulle se hvilke personer som var disponible. En slik kontrakt ble heller ikke skrevet og benyttet senere i operasjonen. Det var likevel en generell oppfatning om at flybesetningsmedlemmene skulle være der i ca. et halvt år. Mange ble der lengre.

Norske myndigheter fastslo at befal som tjenestegjorde i Kongo skulle få lønn og tillegg etter norsk regulativ, og i tillegg 10 dollar om dagen. Dette var likevel ikke noe det første personellet som dro ned fikk greie på. Betingelsene for operasjonen var igjen uklare. Personell som dro senere var derimot informert om de økonomiske forholdene, og kombinert med spenningen en slik misjon fører med seg, var dette motivasjon nok for mange av de som dro.⁴¹

For å dekke behovet av helikopterflygere iverksatte Luftforsvaret konvertering av personell fra andre flytyper, samt full utdanning av flygere i USA. Luftforsvaret prøvde også å iverksette kortere beordringsperioder enn de vanlige seks månedene, men dette ble ikke godkjent av FN da det var de som stod for reisekostnadene. Problemet med å etterfylle avløsere ble etter hvert et så stort problem for Luftforsvaret, at om ONUC hadde vart lengre, måtte Luftforsvaret ha oppgitt sine forpliktelser ovenfor FN med tanke på helikopterpiloter.

³⁷ St. meld. Nr. 8 (1960-1961)

³⁸ Kgl. Resolusjon av 20. juli 1960

³⁹ St. meld. Nr 8 (1960-1961)

⁴⁰ Stavanger Aftenblad, 19. juli 1960

⁴¹ Intervju med Arne Strand, Luftkrigsskolen 18. mars 2004

Personellet som skulle bli byttet ut måtte faktisk ofte dra til Norge og rullere der, for at nødvendig nasjonal beredskap skulle kunne opprettholdes.

Når det gjelder materiellet, så fikk man også denne gangen overført H-13 helikopter (samme type som i Libanon) fra en amerikansk base i Tyskland. Man fikk totalt 6 stk. Disse ble byttet ut i august -61. Man fikk også 16 H-19 maskiner. Begge skulle primært brukes til transportoppdrag. Dette var helikopter Flyvåpenet selv hadde i inventarlisten, så problemene rundt familiarisering og utsjekk ble minimale.

Av personlig utstyr fikk personellet som skulle dra til Kongo kakiuniform, vinterfrakk, samt en Luger med ammunisjon. Mannskapene fant ganske raskt ut at vinterfrakken strengt tatt ikke var nødvendig, så mange sendte den like godt tilbake med flyet til Norge etter ankomst i Kongo.⁴² Forøvrig bør det nevnes at Lugerens de norske styrkene fikk utlevert måtte gjemmes under transport gjennom Europa (tog og fly) på vei til Kongo, da mange ikke hadde de nødvendige papirene for å bære våpen.⁴³

Det var lite forberedelser før avreise. For det første personellet som dro kan selvfølgelig dette forsvarer med den korte tidsfristen de hadde. Men selv personell som dro i siste kontingent over tre år senere, ble ikke informert om konflikten og oppdragets art. Mye kan kanskje skyldes at Luftforsvaret selv var dårlig informert. Selv om operasjonene i Kongo var betydelige både i ressursbruk og varighet, ble de ikke noe annet enn en parentes hjemme i Norge.

Da kontingentene etter hvert kom hjem etter endt tjeneste, fantes det heller ikke denne gangen noen form for system som kunne ta vare på de operative eller menneskelige erfaringene. Rapporter ble ikke etterspurt, og langt mindre nedtegnet. Dermed fikk heller ikke nytt mannskap på vei til Kongo ta del i disse erfaringene. Personell som kunne ha godt av en debrief ble heller ikke tatt vare på. Psykologisk oppfølging fantes ikke, selv om noen ble utsatt for særdeles tøffe opplevelser under sin tjenestetid.

Om enn uinformert og uvitende om hva som ventet dem, så tilpasset nordmennene seg fort omgivelsene i Kongo. De første kontingentene etablerte raskt både operative og hverdagslige rutiner som ble overført til de påfølgende. Kommandokjeder, ordregiving, bestillingsrutiner og alt annet som normalt regulerte den militære hverdagen hjemme, var fraværende i Kongo. Høy grad av oppfinnsomhet, initiativ og improvisasjon var nødvendig for å få hjulene til å gå rundt. Det norske helikopterpersonellet sorterte formelt stort sett under svensk kommando fra flybasen i N'Dolo utenfor Leopoldville, men var i virkeligheten kun underlagt seg selv når det gjaldt drift. Mye av dette skyltes at helikopteravdelingene som oftest opererte langt unna N'Dolo, fra utebaser i primære operasjonsområder.

Flygingen på disse stedene kunne by på store utfordringer. Det meste av flygingen ble utført over tett jungel ("det grønne helvete"), og ved nødlandinger var det vanskelig å bli sett fra luften. Organisert søk og redningstjeneste fantes ikke, så de redningsoppdragene som ble fløyet tok de selv. Et tiltak for å redusere risikoen var at enmotors fly og helikoptre fløy to og to sammen, selv om det av ressursmessige årsaker ikke alltid var mulig.⁴⁴

Oppdragene som ble fløyet av helikoptrene i provinsen Leopoldville⁴⁵ bestod for det meste av transport av personell. Fra havnebyen Matadi ble det fløyet en del skipsloser opp og ned Kongofloden, men også FN-offiserer som skulle forhandle med lokale utbrytergrupper ble transportert ut til gruppens respektive tilholdssteder. Sistnevnte kunne ofte være en nervepirrende opplevelse, da FN-styrkene ofte møtte motstand og ble utsatt for trusler om å

⁴² Intervju med Willy Gudmundsen, Luftkrigsskolen 18. mars 2004

⁴³ Arne Strand, intervju

⁴⁴ Arne Strand, intervju

⁴⁵ Se kart bakerst i heftet

bli skutt. En norsk flyger opplevde å se forhandlerne han brakte med seg bli skutt og lempet i elva til krokodillene.

Mange FN-soldater ble tatt til fange i Kongo. Dette gjaldt også det norske helikopterpersonellet. I motsetning til en del andre, ble alle nordmennene sluppet fri etter alt fra to dager til nesten 2 måneder. Det er ikke til å komme fra at disse episodene kunne være til stor belastning både mens de pågikk, og senere i livet.

Omkring byen Leopoldville var det betydelig roligere. Herfra ble det for det meste fløyet personell til og fra Brazzaville⁴⁶, men også Røde Kors - team ble flydd ut til små landsbyer. Der var helikoptrene alltid populære, og dette var en type tjeneste helikopterpersonellet satte pris på.

I den urolige provinsen Katanga fløy man bl.a. rekognosering, MEDEVAC⁴⁷, veipatroljer, forsyninger ut til militære enheter i provinsen og transport av fredsmeklere. Området som ble dekket fra hovedbasen i provinsen, Kaminabasen, var fra Elisabethville ved grensen til Zambia (den gang Nord-Rhodesia) i sør, og til Albertville i nord ved Tanganikasjøen, et område større enn Norge sør for Trondheim. Katangaprovinsen som helhet var mye mer spent enn hva provinsen Leopoldville var, og situasjonen var følgelig også mer risikobetonet for helikopterpersonellet her. Rekognoseringsoppdragene i fm bekjempelsen av den Katanganesiske hæren kunne være spesielt farlige etter at det her i løpet av sommeren 1961 brøt ut regulær krig mellom FN og utbryterledelsen i Katanga.⁴⁸ Tidligere samme år ble Kongos statsminister Patrice Lumumba snikmyrdet i Katanga, og det var i forbindelse med å forsøke å stoppe disse krigshandlingene at Dag Hammarskjöld under uoppklarte omstendigheter ble drept i en flystyrt i september samme år.

En annen faktor som representerte en viss risiko i Kongo, var mangelen på skikkelige kart til flynavigasjon. De kartene som var i bruk var av dårlig kvalitet, og med liten målestokk. En del veier og de fleste elvene var avmerket, men siden alt var overgrodd inne i jungelen uansett, var de vanskelige å se fra luften.⁴⁹ I regntiden ble landskapet forandret ved at nye elver kom til, og veier ble skyllet vekk.

Radionavigasjon var en mulighet, men det var sparsomt med radiofyr, og utrustningen om bord var heller ikke svært nøyaktig. Det var kun rundt de største flyplassene det fantes noen ADF⁵⁰ radiofyr. Dermed ble visuell navigasjon foretrukket og nødvendig. På lengre turer siktet man godt til høyre eller venstre for destinasjonen, som nesten alltid lå ved en elv. Da de traff elven var det bare å svinge mot bestemmelsesstedet og følge elven til man nådde frem. Selv om språkmektige innfødte tok seg av sambandstjenesten på en god måte i nærheten av de større flyplassene, fungerte ikke dette inne i landet. Mangelen på et fungerende lufttrafikksystem og samband førte til at flygerne i starten måtte bryte med klargjorte instruksjoner nesten under hver tur.⁵¹

Helikoptrenes større ettersyn ble gjort på hovedbasene i Kamina og Leopoldville. På grunn av begrensede ressurser måtte likevel reparasjoner av motorer enkelte ganger bli utført av mekanikere som aldri før hadde sett de aktuelle helikoptertypene.⁵² Reservedeler ble hovedsaklig flydd inn av amerikanere, selv om det stadig skortet på tilgangen på delene. Dette førte til at FN-styrkene i Katanga ofte tok deler fra Tshombes gamle helikopter etter at de

⁴⁶ Hovedstaden i nabolandet Republikken Kongo (tidligere Fransk Kongo) lå rett på andre siden av Kongofloden

⁴⁷ Medisinsk evakuering

⁴⁸ Det var her det svenske jagerflyet "Tunnan" ble satt inn i Close Air Support (CAS) og Air Defense-rollen.

⁴⁹ Jens Erik Normann, "Hvit slave blant svarte", Gyldendal norsk forlag, Oslo 1972, side 116

⁵⁰ Automatic Directional Finder

⁵¹ Nils Sköld, "Med FN i Kongo: Sveriges medverkan i den fredsbevarande operationen 1960-1964", Probus forlag, Stockholm 1994, s58

⁵² Ibid, s57

hadde fått kontroll over disse. H-19 helikoptrene var utstyrt med vanlige stempelmotorer som blant annet slet mye med stort oljeforbruk.

Noen form for regulering av flytid og treningsflyging fantes ikke, og det var betydelig forskjell på hvor mange flytimer hver enkelt logget. Alt fra 30 til nesten 100 timer i måneden ble registrert. Det var dårlige rutiner med autorisering av flyturene, og nordmennene fløy både pålagte og selvvalgte oppdrag. Hvis man var flyger og det var ledige helikopter, så kunne man bare ta en og dra hvor man ville. Det forelå heller aldri noen standardiserte operasjonsprosedyrer (SOP) som flygerne var nødt til å følge.⁵³ Nordmennene fløy og jobbet også denne gangen sammen med svensker og dansker, noe som igjen viste seg å fungere svært bra. Det var ingen faste crew, og man fløy ofte med blandet nasjonal sammensetning om bord.

Når det gjaldt livet utenom selve flygingen, så var det få ting som manglet. Lønna var god og levekostnadene lave. De fleste klarte å legge seg opp en god slump penger. De norske helikoptermannskapene bodde stort sett i tidligere belgiske villaer, og hadde egen "boy" som stod for matlaging, vask og annet forefallende arbeid til en svært billig penge. Det bør i denne sammenheng nevnes at det blant en del av FN-personellet (også det norske) hersket rasistiske holdninger mot sivilbefolkningen. For noen personer ble holdningene til regulært hat. Flere kilder nevner spesielt en norsk helikopterflyger som etter å ha blitt tatt til fange og torturert hevnet seg voldsomt mot vilkårlige stammefolk senere i tjenesten. Dette kunne vært unngått med bedre informasjon om kultur og historie før man dro ned. Samtidig må man stille spørsmål omkring lederskap og dømmekraft når mennesker ikke blir repatriert og fulgt opp etter å ha opplevd slike traumatiserende episoder.

I løpet av 1963 fikk FN både bevegelsesfrihet og lov og orden i store deler av Kongo. Katanga ble reintegrert i Kongo, og det ble betraktelig roligere, selv om dypereliggende konflikter enda ikke var løst. Det var fortsatt behov for FNs nærvær, men mange medlemsland nektet å betale for videre operasjoner i Kongo, slik at den nye generalsekretæren U Thant ikke så noen andre løsninger enn å trekke styrken ut.⁵⁴

Den 30. juni 1964 var det slutt. Gjennom fire år hadde 70356 soldater, 2724 sivile administratorer, og 4200 eksperter fra 38 nasjoner deltatt i det til da største FN-engasjementet noen sinne. 234 omkom, hvorav 195 i strid. En nordmann omkom i en ulykke. Av en total styrke på 1173 nordmenn hadde Luftforsvaret bidratt med 790 mann. Kongo ble en betydelig kilde til verdifull lærdom for FN, FN-soldater og bidragslandene. For det norske Luftforsvaret derimot, ble de operative erfaringene aldri utnyttet, og etter tilbaketrekingen raskt glemt. Jens Erik Normann illustrerer dette godt i boken "Hvit slave blant svarte":

*"Du skal til Kongo for å fly helikopter'. Det er alt man har brydd seg om å fortelle meg. Ingen har briefet meg om hva konflikten går ut på, og hvem FN i tilfelle er på parti med. Hva er FNs oppgave? [...] Ikke en eneste stensil har Flyvåpenet vist meg, med en sammenfatning av de erfaringer som er gjort siden nordmenn rykket inn for første gang for lenge siden."*⁵⁵

⁵³ Jens Erik Normann, s13 og 47-48

⁵⁴ Rolf Kristiansen, "Norsk Militær innsats for De Forente Nasjoner", Forsvarets Krigshistoriske Avdeling, 1970

⁵⁵ Normann, s27

Libanon 1978-79⁵⁶

Etter Kongo skjøt utviklingen på helikoptersiden fart. Amerikanernes engasjement i Vietnam var i høyeste grad med på å drive dette fram. Anvendelsesområdene ble utvidet i takt med den militærteknologiske og doktrinelle utviklingen som gikk med rasende fart på denne tiden.

Også i Norge skjedde det en rivende utvikling. Skvadronene kom på plass, utdanningen kom inn i ordnede former, prosedyrer og kontrollrutiner ble utviklet og miljøet både militært og sivilt ekspanderte kraftig. På materiellsiden ble de siste H-13 og H-19 utfaset i hhv 1972 og 1967. Bell 204 (UH-1B) kom inn i stort antall fra 1963, og 10 år senere ble 330-skvadronen oppsatt med redningshelikoptre av typen Westland MK 43 A (Sea-King).

Som tidligere nevnt hadde Norge fra 1964 påtatt seg et ansvar ovenfor FN om å stille styrker til rådighet for FN-operasjoner. Luftforsvarets bidrag til beredskapsstyrken bestod i 1978 av en Lufttransportkvadron på 80 mann. Skvadronen var delt i 2 vinger:⁵⁷

- *En ving med 2 C-130 transportfly*
- *En helikopterving med 4 UH-1B helikoptre og omtrent 25 mann.*

Fra FN-hold hadde man altså en helikopterving å spille på i "poolen". Med situasjonen i Libanon var det nå behov for å innløse denne "stående" ressursen. For de norske myndigheter og det norske Luftforsvaret var ikke dette like klart. Man hadde ikke evnet å ta oppgaven alvorlig nok når det gjaldt å være forberedt. Det var nok helikopter å ta av. Til sammen ble det anskaffet 37UH-1B, og i 1978 var det fremdeles over 30 i beholdningen.⁵⁸ Frem til midten på 70-tallet var personellrekrutteringen til begge vingene bra, men senere lå problemet hovedsakelig på personellsiden, og var mest kritisk når det gjaldt flygere. I 1978 var helikopteroperasjoner i Luftforsvaret blitt en betydelig virksomhet. Da er det egentlig ganske besynderlig at det var ved denne misjonen at personellproblemet ble størst. Hvis man legger til føringene om at helikopter var en del av forpliktelsene ovenfor FN, så er det merkelig at dette kunne skje. Forklaringene er flere, men mesteparten kan tilskrives tre forhold:

For det første kunne kontraktssystemet til syvende og sist best kan karakteriseres som en frivillighetsliste med forbeholdsalternativ.

For det andre var ikke rekruttering og utdanning av helikopterpersonell tilpasset avgangstakten på 70-tallet. Oljevirkomheten i Nordsjøen var avhengig av helikoptre, og selskaper som Helikopterservice støvsugde miljøet for teknikere og flygere for å etterkomme etterspørselen. Det samme gjorde SAS og Braathens som også var i kraftig vekst. På toppen av dette var plikttjenesten for flygere på den tiden kun 4 år. I sum var det altså stor mangel på helikopterflygere i Norge på denne tiden.

For det tredje var ikke FN-oppdrag inkorporert i oppdragsporteføljen på skikkelig vis. Derfor eksisterte det ikke noe beredskapssystem for forberedelse, planlegging og deployering.

Men på tross av dette klarte helikoptermiljøet nok en gang å stille opp på meget kort varsel. Denne gangen også med materiellet som trengtes. For første gang detasjerte man med tilnærmet "full pakke", dvs. personell og utstyr nok til å kunne drive selvstendige operasjoner over en viss tid.⁵⁹ Luftforsvarsstaben var pga personellmangelen ikke videre interessert i å sende vingen nedover, men pga press fra Hæren som gjerne ville ha helikopterstøtte til sin bataljon ga de etter. NORAIR ble navnet på det første helikopterelementet i UNIFIL.⁶⁰

⁵⁶ Hovedkilde: Lars Kyllø; "NORAIR i libanon 1978-79", semesteroppgave LKSK I/1, Luftkrigsskolen, Trondheim 2004

⁵⁷ Norsk arkivforskning, "Norske FN-styrker i Libanon, del 1" Bedriftshistorisk institutt og forlag, 1983. s129

⁵⁸ Per Einar Jansens arkiver

⁵⁹ Behovet var 6 flygere, men kun 5 reiste pga nevnte mangler av den kategorien. I tillegg manglet en del av teknikerne den riktige spesialist-bakgrunnen.

⁶⁰ United Nations Interim Force In Lebanon.

UNIFIL

Konflikten i Libanon denne gangen startet med økt spenning langs den Israelsk-Libanesiske grensen tidlig på 70-tallet. Grunnen til dette var at palestinske motstandsgrupper hadde etablert seg i Sør-Libanon. Derfra hadde de det nordlige Israel innen rekkevidde.

Den 12. mars 1978 gjennomførte PLO et kommandoraid (terroraksjon) mot en buss i Tel Aviv der 35 mennesker ble drept. Israel svarte med å iverksette "Operasjon Litani" natten til 15. mars. I løpet av noen få dager okkuperte nesten 25 000 mann hele den sørlige delen av Libanon med unntak av en enklave med byen Tyr i sentrum hvor PLO fremdeles hadde kontroll.⁶¹ Målet med operasjonen var å drive den palestinske geriljaen ut av området for å opprette en sikkerhetssone mot Israels grense i nord.

Samme dag som invasjonen startet mottok sikkerhetsrådet i FN en protest fra den Libanesiske regjeringen. De hevdet at det Israelske angrepet ikke kunne forsvares med bakgrunn i de palestinske kommandoraidene.

19. mars vedtok sikkerhetsrådet resolusjon 425 og 426 som påla Israel å stanse all militær aktivitet umiddelbart, samt å trekke tilbake alle sine styrker fra Libanesiske territorium. Rådet bestemte også å opprette UNIFIL som fikk oppdraget med å overvåke tilbaketrekkingen av Israelske styrker, gjenopprette fred og sikkerhet, samt å hjelpe den libanesiske regjeringen med å sikre effektiv kontroll over Sør-Libanon. Med FN-trykk ble våpenhvile oppnådd 21. mars. Israel okkuperte da området mellom egen grense og Litanielven i Libanon.⁶²

De første FN-styrkene var på plass 23. mars. Dagen før hadde Norge svart positivt på en henvendelse fra FN om å stille styrker. Norge stilte alt i alt med en infanteribataljon, et verkstedskompani, et feltsykehus og en MP-tropp i tillegg til helivingen på ca 25 mann. Ganske formidable ressurser fra det relativt lille norske forsvaret altså.

Hjemme var det påskeferie, så det tok litt tid å få samlet nok personell. Men den 1. april dro NORAIR fra Norge. Et amerikansk C-5 Galaxy transportfly stod for transporten til Ben-Gurion i Tel-Aviv, Israel. En uke senere var de operative i Sør-Libanon. Etter hvert etablerte de seg i kystbyen Naqoura, sørvest i Libanon der også feltsykehuset etter hvert kom på plass. Imidlertid måtte helivingen pendle fra Nahariyya i Israel den første tiden, da det ikke eksisterte forlegninger nok i Naqoura. Beredskapsbesetningen måtte derfor ligge i telt på basen til å begynne med.

Personellmangelen kombinert med det faktum at man ikke var forberedt på slike oppdrag, gjorde at utfordringene ble mange for NORAIR. Noen av flygerne var svært unge og med minimal operativ erfaring.

Oppdragene for styrken var for det meste også denne gangen transport, og hovedoppdraget var MEDEVAC/CASEVAC⁶³ for både sivile og militære. På 2200 timer gjennom de femten månedene oppdraget varte fløy NORAIR totalt 125 oppdrag av denne sorten. Regulære transportoppdrag, VIP-transport og rekognosering stod for resten. Det ble ganske raskt opprettet en "melkerute" fra Beirut via UNIFIL HQ til de ulike deltakerlandenes⁶⁴

⁶¹ Ola K. Christensen/ Dag Lersand, "Med FN i fredens tjeneste", Gazette forlag, Oslo 1995. s28

⁶² Israel trakk seg etter hvert delvis ut av Libanon, men overlot grenseområdet i sør - "enklaven" - til lokale kristne libanesiske støttespillere (SLA - South Lebanese Army og DFF - De Facto Forces) - og ikke til UNIFIL, stikk i strid med FN-resolusjonen. Mandatet ble dermed ikke oppfylt før i slutten av mai 2000 da Israel fullførte sin totale tilbaketrekking fra Libanesiske område. UNIFIL kunne nå, over 20 år etter at det ble vedtatt, utføre sitt mandat.

⁶³ CASEVAC: Evakuering av sårede i fm krigshandlinger

⁶⁴ Norge, Fiji, Senegal, Nepal, Frankrike, Nigeria og Irland hadde den første tiden egne bataljoner som hadde ansvaret for hvert sitt område.

hovedkvarter i UNIFILs ansvarsområde. "Melkeruta" fraktet viktig post og militære ordrer samt personell på tjenestereise. Området var i motsetning til Kongo svært lite. Nesten så lite at helikopter var overflødig. Men helikoptrene ga soldatene på bakken en uvurderlig forsikring om at man ble hentet ut raskt hvis man skulle bli skadet. Det fantes ingen radionavigasjonshjelpemidler eller værtjeneste, og kartene var mangelfulle. Derfor var navigasjon en utfordring i starten.

I begynnelsen, da IDF⁶⁵ fortsatt stod i området, ble bevegelsesfriheten noe innskrenket både på bakken og i luften. I takt med uttrekningen av de israelske styrkene ble denne begrensningen mindre.

NORAIR opererte selvstendig da de var den eneste permanente flyressursen der nede.

Oppdragene kom fra hele UNIFIL via hovedkvarteret og operasjonssenteret som begge også lå i Naqoura.⁶⁶ De samarbeidet selvfølgelig nært og godt med feltsykehuset, og når oppdraget var MEDVAC/CASEVAC hadde man som regel med både lege og sykepleier derfra.

De feltmessige forholdene var til å begynne med en stor utfordring. Verken penger eller utstyr var på plass så tidlig i operasjonen. Varme, støv og sand gjorde arbeidsdagen og vedlikeholdet vanskelig, men etter hvert som man fikk akklimatisert seg, bygget hangar og asfaltert oppstillingsplass for helikoptrene ble ting bedre. Når det gjaldt logistikk og vedlikehold var NORAIR i realiteten overlatt mye til seg selv. Reservedeler måtte bestilles via Norge, og avstanden skapte forsinkelse som etter hvert resulterte i at de manglet mye. Helikoptrene de tok med seg var nøye utvalgt, og hadde nettopp kommet ut av hovedettersyn. Dermed kunne likevel operativiteten holdes høy den første tiden. Tyngre vedlikehold var det dårlig kapasitet til på basen. En lokal avtale med et israelsk firma var en av de midlertidige løsningene som ble valgt.

Det største problemet innledningsvis var imidlertid de hygieniske forholdene. Dårlig mat og uvant bakterieflora gjorde at mange fikk så kraftig diaré at de ble lagt inn på feltsykehuset for intravenøs væsketilførsel. Men viljen til å gjennomføre oppdrag var også denne gangen meget stor. Flygingen ble opprettholdt ved at man enten gikk doble vakter, eller fløy med bleier.

Men det var mer enn klima og mageknip som skapte utfordringer. Beskytning fra bakken forekom også, særlig i lav høyde og ved avgang og landing. Som konsekvens av dette begynte vingen å fly høyere enn de var vant med hjemmefra. Normalhøyde var 500 fot. For å holde seg unna beskytning fra bakken måtte de nå opp i 2-3000 fot.

Også på bakken i Naqoura ble de beskyttet. I slutten av mars 1979 angrep Falangistene⁶⁷ hovedkvarteret med mitraljøser og bombekastere. En fransk soldat ble drept, to såret og et helikopter ble skadet under avgang fra basen.

Tre uker senere ble et helikopter igjen beskyttet ved landing i Naqoura. Denne gangen besvarte FNs vaktstyrke ilden. Dette førte til massiv beskytning av helikoptervingens område. Det norske personellet søkte tilflukt i halvferdige bunkere (sheltere). Ingen ble skadet under angrepet, men alle brakkene og de fire helikoptrene ble påført skade. To kunne senere repareres, mens de to andre ble erstattet med nye fra Norge. Disse episodene, samt den konstante trusselen fra bakken når de var ute å fløy var en stor belastning for de aller fleste. Den viktige jobben de gjorde som eneste luftressurs, og tilfredsheten av å redde atskillige liv var motvekten som gjorde at oppdragene likevel ble løst døgnet rundt.

En annen utfordring som faktisk satte begrensninger på oppdragene var samarbeidet med israelerne. Av sikkerhetsgrunner ble all flyging innmeldt til "Israel Control." Det var Israel

⁶⁵ Israel Defence Forces

⁶⁶ Etter hvert fikk også norsk personell i en egen luftstab, noe som ble en stor fordel for NORAIR da man kunne overlate til andre som hadde kunnskap om luftressursene å prioritere oppdrag fra hovedkvarteret

⁶⁷ Israels allierte i Sør-Libanon under ledelse av Major Haddad

Control som kontrollerte luftrommet NORAIR opererte i, og det var av fysikkerhetsmessige årsaker viktig å ha kontakt med noen som hadde et godt radarbilde. Men det var ikke alltid israelerne var like samarbeidsvillige som man skulle ønske. Om natten eller i dårlig sikt kunne det være greit å få radarvektorering for å komme seg raskt til en pasient for eksempel. Men dette ble flere ganger avvist fra Israel Control.

Hardt sårede pasienter ble normalt fløyet til Haifa i Israel. Men hadde man ikke levert flygeplan god tid (mange timer) i forveien, kunne de sette seg på bakbeina. Argumentene var blant annet at de ikke kunne vite om det var en terrorist som fløy eller som tvang besetningen til å krysse grensen. Dette skapte stor frustrasjon, da tid ofte var en livskritisk faktor i fm MEDEVAC/CASEVAC. Flere liv gikk tapt som følge av dette.

Den største utfordringen og påkjenningen for personellet i NORAIR ble likevel en annen. I februar 1979 omkom to fra avdelingen, samt en lege og en sykepleier fra NORMEDCOY under et evakueringsoppdrag.⁶⁸ Lørdag 3. februar 1979:

Etter en trefning mellom UNIFILs Fiji-Bataljon og væpnede elementer fra PLO ble en soldat fra Fiji drept og en alvorlig skadd. Beredskapshelikopteret rykket ut for å frakte den skadede til sykehus. Helikopteret hadde fire om bord, alle nordmenn. Etter bare fire minutters flytid var de på vei inn i området. De måtte avvente landingsklarering, da pasienten ikke var på plass og bakkestyrkene enda ikke hadde fått sikret området. Helikopteret foretok en nedstigning til 100'-200' over bakken. Etter noen svinger forsvinner de bak terrenget. Da de kommer til syne igjen har de en nesten nordlig kurs rett mot 2 høyspentlinjer. De flyr lavt over det første, har en liten gjennomsynkning og treffer det neste rett imot ca kl 1645. Det var ingen unnvikende manøver like før kollisjonen så det er lite trolig at de så spennet før de traff. Alle ombord omkom.⁶⁹

Dette var den første og foreløpig eneste alvorlige ulykken under operasjoner med norske militære helikoptre utenlands. Ulykken ble selvfølgelig en stor belastning på det lille og sammensveide miljøet i NORAIR. Ikke bare hadde de mistet venner og kolleger. Situasjonen tillot ikke at oppdragene stoppet opp. Man måtte fortsette daglig drift uten alt for mye tid til å bearbeide følelsene. Innledningsvis var de nå også færre til å dele på oppgavene. En beundringverdig motivasjon fra personellet på vingen gjorde at de gikk doble skift og vakter for å dekke opp personellmangelen. Ulykken gjorde dypt inntrykk på avdelingen, og preget nok til en viss grad operasjonene og livet i etterkant.

Da ordren om å terminere NORAIR kom noen måneder senere, var det likevel ikke mange som støttet denne beslutningen ved avdelingen. Til tross for manglene, risikoen, og arbeidspresset var alle svært motivert for å fortsette. De følte at tjenesten både var interessant, meningsfull og meget utviklende.⁷⁰ Mange følte det som svært lite ærerikt av Norge å trekke seg ut så tidlig. Ordren om tilbaketrekking var basert på en politisk beslutning, og offisielt hadde den ikke noe med ulykken å gjøre direkte.

Det var til slutt personellmangelen som ble utslagsgivende for det norske helikopterengasjementet. Tidvis hadde det bare vært 3 flygere til å betjene de fire helikopterene der nede. Ingen flere ville skrive kontrakt. 28 juli 1979 var det over. NORAIR ble oppløst hjemme i Norge noen dager senere. Igjen ble det ikke skrevet noen erfaringsrapport, ingen debrief ble foretatt, og intet ble gjort for å forbedre og forberede eventuelle nye oppdrag ute.

⁶⁸ De fire var flyger Fenrik Peer Frode Eriksen, maskinist Løytnant Kjell Edgar Ruud, lege Major Egil Kjeldaas og sykepleier Løytnant Jostein Berg.

⁶⁹ Per Einar Jansen, "Sammendrag av ulykkesrapporten med UH-1B i Libanon 3. februar 1979" Utdrag

⁷⁰ Hans Haug, "Helikoptervingen i UNIFIL", internettartikkel; <http://www.sisnorge.org/helikoptervingen.htm> , ukjent årstall

Bosnia 1993-96⁷¹

De gamle Bell UH -1B ble faset ut til fordel for 19 nye Bell 412 på slutten av 80-tallet. En av disse havarerte imidlertid ganske tidlig, og har ikke blitt erstattet. Før dette hadde Luftforsvaret i tillegg også fått 6 stk. Westland Lynx helikopter. Disse ble innordnet 337 skvadronen på Bardufoss fra 1982 og var operativt underlagt Kystvakten.

Ved inngangen til 90-tallet sto FN-beredskapsstyrken fortsatt på papiret, og med utviklingen på Balkan og andre plasser i verden så det ut til at muligheten for å bli brukt nok en gang absolutt var til stede. Fra 1988 til 1992 hadde Forsvaret blitt forespurt om helikopterbidrag til FN-operasjoner i alt tre ganger. Dette ble det ikke noe av pga forskjellige årsaker. I 1988-89 var det snakk om Iran-Irak, men mangler i innfasingen av Bell 412 gjorde dette umulig. Også oppdrag i fm med fredsavtalen etter den første golfkrigen i 1991 ble diskutert, men ble ikke noe av. Likeledes bidrag til UNAVEM i Angola i 1992. Da ting begynte å skje på Balkan og praten om helikopterbidrag gikk i gangene trodde de fleste at det samme ville skje igjen. Derfor var man på tross av relativt sterke politiske signaler praktisk talt like dårlig forberedt som man var fjorten år tidligere.

UNPROFOR

Konfliktene på Balkan var bare et ledd i kjedereaksjonen etter murens fall og Sovjetunionens oppløsning. Men konfliktene her skulle vise seg å overgå alle andre omveltninger som skjedde i kjølvannet av den kalde krigens opphør. Kongo-konflikten var opp til dette den største militære utfordringen FN hadde tatt på seg, men Balkan skulle overgå selv denne. Da UNPROFOR ble satt inn i mars 1992 raste krigen for fullt, og med unntak av Makedonia så var tradisjonell fredsbevaring eller konfliktforebygging ikke lenger en opsjon.

Året før hadde den jugoslaviske føderasjonen gått i oppløsning. Slovenia og Kroatia brøt med Beograd, og erklærte seg selv selvstendig republikker på sommeren 1991.

Sentralmyndighetene motsatte seg dette, og intervenerte i begge landene med militære styrker fra den føderale jugoslaviske hæren (JNA). De etniske skillelinjene var ikke like klare alle steder, og serberne som var den dominerende folkegruppen i det tidligere Jugoslavia kom sine etniske brødre i Slovenia og Kroatia til unnsetning. I Slovenia var etnisiteten relativt homogen, og stridighetene varte kun få dager. Men i Kroatia brøt kampene ut mellom kroater på den ene siden, og Kraina-serbere støttet av JNA på den andre. Det kom til borgerkrig som resulterte i at FN intervenerte med styrker med mandat i resolusjon 743.

Den største FN styrken noen sinne ble satt inn for å beskytte vitale områder i Kroatia etter at en våpenhvile var etablert mellom partene. 40 000 sivile og militære FN-mannskaper skulle håndtere denne i første omgang begrensede konflikten. UNPROFORs hovedoppgaver var i utgangspunktet å overvåke våpenhvilen mellom partene, å gi bistand i forbindelse med demilitarisering av konfliktområdene, samt å sørge for at sivilbefolkningen kunne vende tilbake til sine hjem.

Men snart spredte uroen seg også til Bosnia-Hercegovina, hvor majoriteten var muslimer som inspirert av resultatene i naborepublikkene også ønsket en egen stat og erklærte seg uavhengig i april 1992. UNPROFORs mandat og ansvarsområde økte snart til også å innbefatte konflikten i Bosnia som ble mye mer kompleks enn noen kunne forestille seg.

⁷¹ Hovedkilder: Henning Homb Hansen, "NORAIR i Bosnia-Hercegovina 1993-96", Hovedoppgave LKSK II/2 (1997), og Vestein Pettersen, "Årsaker til NORAIRs suksess i Bosnia 1993-96", semesteroppgave LKSK I/1, Luftkrigsskolen, Trondheim 1997 og 2004

Forespørselen til Norge om helikopterbidrag kom på sensommeren 1993, og NORAIR ble reetablert relativt kort tid etter dette. Det som skiller dette oppdraget fra tidligere oppdrag var oppkjøringsfasen og forberedelsene. Man hadde det ikke like travelt som tidligere. Oppdragets art og operasjonsområdets geografiske, klimatiske og konfliktmessige karakter krevde en del modifikasjoner på utstyr og prosedyrer. Rygge Hovedflystasjon med 720 skvadronen var da som nå oppsettende avdeling for beredskapsstyrken.⁷² Imidlertid var det 339 skvadronen på Bardufoss som måtte ta den største byrden i forbindelse med oppdraget i Bosnia. Flertallet av personellet tjenestegjorde til daglig ved denne skvadronen. I fem uker forut for deployeringen foregikk det på Rygge hektiske forberedelser som avdekket at planverk og prosedyrer for deployering var fullstendig mangelfulle.

*Perioden mellom operasjonen i Libanon og Bosnia er å betrakte som NORAIR's forrige beredskapsfase. Det var i denne tiden lav bevissthet i Luftforsvaret om at 720 skv var en FN beredskapsavdeling. Dette gjenspeilte prioriteringen og resulterte i manglende planer på alle nivåer for deltakelse i internasjonale operasjoner.*⁷³

Hovedoppgavene for 720 og 339 skvadronen var på denne tiden søk og redning (SAR), ambulanseflygning, støtte til hæren, antiterrorberedskap, trening og styrkeproduksjon. FN-beredskap var blant oppgavene, men ikke voldsomt høyt prioritert selv om man i prinsippet stod på 7 dagers beredskap. At det hadde gått 14 år siden siste deployering, og at utstyret var annerledes enn sist, var også med på å vanskeliggjøre forberedelsene. Det første man måtte gjøre var å få tak i personell. NORAIR hadde ingen på kontrakt. Dette på tross av forpliktelsene ovenfor FN og erfaring fra tidligere FN-operasjoner som også hadde slitt med personellressurser. Men den politiske prestisjen som tross alt lå bak, gjorde sitt til at oppdraget ble fulgt opp med nok ressurser og tyngde. For UD og FD samt Forsvarets øverste ledelse ble dette med ett en prioritert oppgave. Og takket være denne prioriteten, fikk 720/339 gode samarbeidspartnere i LST, LFK⁷⁴ og på Rygge. Samlet innsats og intens rekruttering skaffet nok personell (ca. 40 stk.) til første kontingent relativt kjapt⁷⁵.

De tekniske forberedelsene gikk ut på å gjøre maskinene og operasjonene mer robuste for å takle oppgaven. Pansrede seter og dørk, satellitnavigasjon (GPS), og avledningsutstyr mot både varmesøkende og radarheimende missiler (jammer, chaff og flare) ble montert. I tillegg ble det montert radarvarsler, og cockpit ble modifisert for bruk av lysforsterkningsbriller (NVG) som ble anskaffet. Noe av dette utstyret var planlagt og på vei inn før oppdraget ble tatt, men arbeidet ble kraftig forsert i forbindelse med deployeringen.

Parallelt med de tekniske modifikasjonene gjennomgikk personellet en avdelingsperiode med kursing og trening i en rekke disipliner. Dette omfattet også kunnskapsheving omkring konfliktens grunnlag, lokal historie, kultur og politikk. Denne opplæringen viste seg svært verdifull, da man fikk bedre forståelse for oppdraget, økt motivasjon og dermed bedre mulighet for å lykkes. Samtidig er en slik periode god som lagbygging. Et krasjkurs i bruk av det nye utstyret var også nødvendig og ble gjennomført om enn noe overfladisk.

I slutten av september dro forpartiet fra Rygge til Bosnia med biler. 4 oktober dro helikoptrene som den andre av tre puljer. Hovedpartiet dro ti dager senere med tog. På forhånd hadde man vært på rekognosering for blant annet å finne egnet område for basen. Valget hadde falt på et nedlagt bussverksted utenfor Tuzla by nordøst i Bosnia. Fargen på

⁷² I dag Forsvarets Innsetningstyrker -Luft/Helikopter(FIST -L/H).

⁷³ Rygge Hovedflystasjon, "Rapport fra NORAIRs engasjement i Bosnia", 1996. Pkt 2.7

⁷⁴ Luftforsvarsstaben og Luftforsvarets Forsyningskommando

⁷⁵ 720 skvadronen hadde vært føre var og satt opp en frivillighetsliste over personell som hadde meldt sin interesse etter å ha fått forespørsel på forsommeren.

lokalitetene ga navnet; "Blue Factory". Lokalitetene var så som så. Mye snekring på dagnad måtte til for å få orden på sakene. Stort pågangsmot og god pionerånd måtte til for å skape levelige forhold.

Helikoptrene med besetninger måtte vente i Ancona i Italia og Split i Kroatia i ca 1 mnd før innsettingen i operasjonsområdet. Nødvendige fasiliteter og utstyr var ikke på plass. Denne tiden ble utnyttet til å finpusse planer og prosedyrer, samt til å treningsfly med nytt utstyr. Operasjonene startet ganske umiddelbart etter helikoptrenes ankomst tidlig i november, og driften avdekket ganske snart at på tross av oppkjøringsperioden og forberedelsene så hadde man ikke tenkt på alt. I erfaringsrapporten står det bl.a.;

P.g.a. manglende dokumentasjon fra tidligere oppsetninger og FN-oppdrag, hadde oppsettende avdeling liten kunnskap om hva som trengtes. Etterforsyning fra Norge måtte iverksettes straks etter at NORAIR kom inn i operasjonsområdet⁷⁶.

Den første vinteren holdt operasjonssenteret (opsen) til i en campingvogn på utsiden av en av verkstedshallene. "Avgangshallen" for passasjerer var et telt. NORAIR ble også denne gangen samlokalisert med det norske sanitetskompaniets feltsykehus (NORMEDCOY). Dette viste seg svært verdifullt i lengden da hovedoppgaven også denne gang var CASEVAC og MEDEVAC.⁷⁷

I etableringsfasen ble det mye nybrottsarbeid for avdelingen. Det var lite hjelp å få både fra FN-systemet og fra Forsvaret hjemme når man først var på plass. Improvisasjon, pionerånd og arbeid døgnet rundt kjennetegnet denne perioden. Den første vinteren og våren var i tillegg den mest urolige i operasjonsområdet og bød på størst utfordringer for mannskapene. Etter hvert roet det seg noe ned, og oppdragene ble mer rutinepreget.

NORAIR var direkte underlagt sjefen for UNPROFOR i Bosnia-Hercegovina Command (BHC) som satt i Kiseljak ved Sarajevo. De fikk sine oppdrag hovedsakelig gjennom Airops (G-3) som først lå samme sted, men senere ble flyttet til Split i Kroatia (BHC Rear).

NORAIR var den eneste helikopteravdelingen som opererte fra base inne i det krigsherjede landet. De var også den eneste helikopterressursen som var til direkte disposisjon for BHC. Britene og franskmennene holdt til i Split, og fløy stort sett for egne lands avdelinger den første tiden.

Lufttrafikkjeneste og bakkebaserte navigasjonshjelpemidler var det heller dårlig med. Men i Tuzla og Sarajevo var det flykontrolltårn som kunne gi informasjon om annen kjent trafikk. NATO AWACS var ellers behjelpelig med "flight following". All flytrafikk skulle i utgangspunktet være godkjent av FN og kontrollert bl.a. gjennom flyforbudssoner og operasjonen "Deny flight"⁷⁸. Dette ble imidlertid ikke overholdt av de stridende parter. En del helikopter tilhørende de stridende partene opererte i området under dekke av å være ambulanseflygninger. Dette førte til at helikoptre (inkl. NORAIR) ble beskytt fra bakken ved flere anledninger.

Ved siden av MEDEVAC/CASEVAC som var hovedoppgaven, lå hovedvekten av flygninger på personell-, og materielltransport samt observasjonsflyging. Det ble fløyet ca 250 MEDEVAC/CASEVAC av sårede og syke FN-personell og sivile. Personelltransportene var

⁷⁶ Rapport fra NORAIRs engasjement i Bosnia. Pkt 5.11

⁷⁷ Disse oppdragene stod for ca 7 % av den totale flytiden.

⁷⁸ "Deny Flight" pågikk fra 12. april 1993 til 20. desember 1995 og var ledet av NATO på vegne av FN. Ved hjelp av overvåking og nektelse hadde operasjonen som målsetning å forhindre at luftrommet over Bosnia-Hercegovina ("No fly Zone") ble utnyttet av de stridende partene til krigshandlinger (FN resolusjon 816). Den skulle også gi nærstøtte (CAS) til FN's bakkestyrker om nødvendig samt utføre luftangrep (OAS) mot styrker som truet FN's såkalte "Safe Areas".

alt fra transport av fredsdelegasjoner og ren VIP-transport, til rotasjon av FN-personell som befant seg i isolerte områder, eller rene styrkeforflytninger.

Materielltransportene bestod bl.a. av matforsyninger til isolerte styrker, transport av viktige flydeler og medisinsk utstyr, postflyging osv. Mye av flygingen foregikk langs faste ruter (korridorer) som ble opprettet og bekjentgjort for de stridende partene. I tillegg ble all planlagt flyging meldt inn til de respektive partene for å unngå å bli beskutt. Hovedaksene for transport gikk mellom Tuzla, Sarajevo (Kiseljak) og Split.

Normal besetning var flyger og maskinist. Ved evakueringsoppdrag ble lege og sykepleier fra NORMEDCOY med.

Observasjonsflygingene omfattet bl.a. rekognosering av FNs transportlinjer gjennom Bosnia & Hercegovina, overvåkning av stillinger og troppeforflytninger i fm våpenhvileavtaler, samt andre spesielle oppdrag.

I sum, ikke så flymessig ulikt det man ellers gjorde hjemme i Norge. I tillegg var topografien heller ikke så ulik det man var vant med hjemmefra. Utfordringen bestod i det å operere i til dels fiendtlig luftrom døgnet rundt, uka igjennom i alt slags vær. For å klare dette bør man være mentalt forberedt og rustet, samt ha materiell og utstyr som du kan stole på. Den "Bosnia – konfigurerte" Bell 412 viste seg tilfredsstillende til oppdraget selv om den på langt nær er ideell i til slike operasjoner eller i et slikt miljø. Men høydeegenskapene viste seg meget nyttige da det ofte ble mulig å omgå vær og ising ved å fly over det.

Flygere og maskinister fra Norge har dessuten et solid erfaringsgrunnlag for å takle ulike værforhold. Både det å fly i dårlig vær, og det å omgå det er noe som hører til hverdagen her hjemme. I tillegg passet man på å blande crewene på en slik måte at erfaringsgrunnlaget og overføring av lokal kunnskap alltid var til stede på tross av relativt hyppig rullering av operative mannskaper.⁷⁹ Dette var med på å gjøre NORAIR mer kapabel enn de andre helikopteravdelingene FN hadde å spille på i Bosnia. Dette igjen gjorde sitt til at NORAIR ble en høyt skattet og flittig brukt ressurs. Totalt ble det fløyet 4700 timer uten alvorlige uhell på de drøye 27 månedene oppdraget varte.

At man klarte seg uten uhell må tilskrives flere faktorer. Dyktig personell og høy grad av profesjonalitet både blant besetninger og bakkepersonell må trekkes frem blant de viktigste. Pålitelige helikopter med nødvendige modifikasjoner tilpasset miljøet er en annen. Gode prosedyrer, både etablerte og miljøtilpassede kom ut av kombinasjonen av de foran nevnte, og kan isolert sees på som en faktor i seg selv. Men det er ikke til å stikke under en stol at flaks også må kunne tas inn i regnestykket. I alt 10 treff av kuler i skrog/rotorblader ble registrert, og burde være et tegn på dette. Et par av disse ville sannsynligvis ha forårsaket betydelig skade hvis de bare hadde truffet ørlite til siden. I tillegg hadde man marginene på sin side ved flere anledninger da oppdragets prioritet og den alltid tilstedeværende viljen til å løse oppdrag ble kraftig utfordret av til tider dårlige værforhold. Mange utenforstående ristet på hodet av NORAIRs tvekamper med snøbyger og dårlig sikt. For alle andre flybesetninger enn de på Blue Factory betydde slikt vær at man forble på bakken.⁸⁰ For NORAIR i Bosnia var høy operativitet både målsetning og etter hvert kjennemerke. Høy "mission capability" tuftet på evne og vilje til innsats.⁸¹

⁷⁹ Det flygende personellet hadde ulike kontrakter og roterte kontinuerlig med tjeneste fra to til 12 måneder i strekk., mens hovedrotasjonene ble gjennomført hver sjettemåned.

⁸⁰ Ola K. Christensen, "Med Luftforsvaret i fredens tjeneste", Forum Media, Oslo 1997

⁸¹ Mottoet på "cresten" til 720 skvadronen er "vilje til innsats", (noe som i høyeste grad også gjelder for 339)

FNs krav var 3 av 4 operative helikoptre til enhver tid. Dette klarte NORAIR med god margin. Alle ettersyn på helikoptrene ble tatt der nede på betydelig kortere tid enn man normalt brukte hjemme.

Denne evnen og viljen resulterte i det hittil vanskeligste og kanskje mest risikofylte enkeltoppdrag en norsk flyavdeling har hatt i FN-operasjoner. Det er denne som er beskrevet i innledningen til denne artikkelen.

I løpet av sommeren 1995 var de bosniske serberne presset av den kroatisk-muslimske koalisjonen på bakken, samtidig som de gjennomførte angrep på blant annet Srebrenica og Zepa. Krav fra FN ble ikke etterkommet, og med NATOs hjelp ble operasjon "Deliberate Force" satt i gang for å presse bosniaserberne til forhandlingsbordet. Bombekampanjen var vellykket, og resulterte til slutt i Dayton-avtalen, en fredsavtale mellom de tre partene i konflikten. I denne avtalen lå det forutsetninger om at en flernasjonalt styrke (IFOR) under ledelse av NATO skulle erstatte UNPROFOR. For det taktiske helikoptermiljøet i Norge sin del hadde det to år lange engasjementet i Bosnia begynt å tære på kreftene. Behovet var heller ikke like stort lengre etter at USA forpliktet seg til å stille med betydelige helikopterressurser for IFOR. NORAIRs engasjement ble dermed terminert samtidig med nedleggelsen av UNPROFOR, og avdelingen gikk av beredskap ved juletid i 1995. Helikoptrene og hovedstyrken ankom Norge den 26. januar 1996, og markerte slutten på et detasjement som har høstet mange lovord både nasjonalt og internasjonalt.

Erfaringene ble som nevnt tidligere denne gangen skrevet ned i to rapporter.

Kosovo 2001

Etter Bosnia fikk Luftforsvaret endelig litt fokus på fremtidige operasjoner utenlands. På 90-tallet klarte vi omsider å børste av oss den kalde krigen, og NATO meislet samtidig ut sitt nye strategiske konsept. Nye krav ble satt både til NATO som organisasjon, og til Norge som medlemsland. For Luftforsvaret betydde dette en økt satsning på innsatsstyrker til bruk utenfor landets grenser, og gjerne også utenfor NATOs geografiske ansvarsområde (Out of area).

Luftforsvarets innsatsstyrker (LIS) ble opprettet, og under dette LIS/H (Helikopter). Denne styrken var nå innmeldt som reaksjonsstyrke til NATO, og har logistikktransport, personelltransport og evakuering av sårede som primærroller. Erfaringsrapporten fra Bosnia lå der med en rekke anbefalinger, og man hadde muligheten til å få ting på stell når det gjaldt forberedelser til neste oppdrag. Likevel ser vi nok en gang at for Luftforsvaret kom julekvelden like brått på. Ingen stillinger ved Rygge Hovedflystasjon var øremerket for internasjonale operasjoner, slik at oppgaver relatert til dette bare var en tilleggsfunksjon for enkeltpersoner. Mye av årsaken til at fokus ikke var tilstede kan muligens tilskrives Luftforsvarets prioritering av kampflybidraget innenfor LIS. Etter Kosovo-krigen i 1999 var den politiske og militære ledelse kommet til en erkjennelse av at det var mye som måtte rettes på for i det hele tatt å bli vurdert neste gang når det gjaldt kampfly. Luft til bakke -kapasitet for F-16 var i fokus, og var hovedprioritet. I tillegg slet helikoptermiljøet lenge på personellsiden etter Bosnia. For de fleste var ikke en ny periode ute så veldig aktuelt, og man så ikke for seg nye oppdrag på en stund. Den økonomiske situasjonen i Forsvaret var heller ikke så god at man kunne sette av ressurser og personell til å få ting i orden. Da Kosovo-oppgaget var gitt og LIS/H forberedte deployering, ble det derfor nok en gang mye unødvendig rot omkring ansvar, myndighet og organisering. Et utvalg på fire personer i sentrale stillinger ved 339 og 720 skvadron ble til slutt sittende med arbeidet i forbindelse med planlegging og koordinering.

Varsel kom heldigvis tidlig denne gang, og man var på plass med "site-survey"-team allerede i november 2000. I forkant av deployeringen gjennomførte man også en avdelingsperiode hvor hver enkelt ble forberedt på den hverdagen som ville møte de i Kosovo. Det at ca 60 % av personellet denne gang hadde erfaring fra Bosnia gjorde tingene en del lettere. Totalt var det ca 50 personer som deployerte til Lebane i Kosovo.

Disse skulle holde fire "Bosnia-modifiserte" Bell 412 i lufta ca 200 timer i måneden.

KFOR

KFOR ble etablert i juni 1999, etter "Kosovo-krigen" hvor Norge også deltok med F-16 i den USA-ledede koalisjonen. I korte trekk består oppdraget i å sikre ro og orden, samt hindre konfrontasjoner mellom kosovoalbanere og den serbiske minoriteten i området. Den skal garantere fri og trygg tilbakevending for alle flyktninger etter krigen i 99. KFORs oppdrag eksisterer fortsatt. NATO leder operasjonene på vegne av FN, og de bygger på et FN-mandat, nedfelt i Sikkerhetsrådets resolusjon 1244.

Det første oppdraget i Kosovo for LIS/H sin del varte fra mars til oktober 2001, og ble først og fremst en realitet fordi den norske sjefen for KFOR i denne perioden, Generalløytnant Thorstein Skiaker hadde bedt om det. Norge hadde rolle som "ledelsesnasjon" i KFOR 5, og dette forpliktet til innsats utover det normale. Skiaker ledet en NATO-styrke på 42 000⁸² mann, og helivingen var et av de elementene som ble stilt til rådighet for at han skulle kunne

⁸² Også andre land bidro til denne NATO-ledede operasjonen. Totalt 39 nasjoner var representert i 2001.

håndtere sitt embete på best mulig vis. I tillegg til helivingen og den normale oppsetningen i Kosovo stilte Norge med en sanitetstropp, et ”combat camera team”, hjemmebaserte transportfly og en personlig stab til Skiakers (COMKFOR) rådighet i 6 måneder.

Oppdragene for LIS/H i Kosovo var mange og varierte. Primæroppgaven var beredskap for COMKFOR. Men også oppdrag for den norske bataljonen i Kosovo, samt andre KFOR nasjoner stod på ordrelisten. Oppdragene varierte fra VIP-flyging til personelltransport, styrkeinnsetting, rekognosering, søk etter våpen og generell trening. Dette i all slags vær, dag og natt. Helikoptrene opererte ut i fra den norske kontingentens hovedkvarter, Camp Lebane hvor nødvendige fasiliteter til understøttelse og vedlikehold ble bygget. Operasjonsområdet strakk seg fra Kosovo via Albania og Makedonia til Hellas. Oppdragene denne gang bar naturlig nok preg av å ha et større militært innhold enn tidligere, da det ikke var FN, men NATO som var direkte oppdragsgiver denne gang. Flyoppdragene var mye lik det som Bellmiljøet trener og øver på til daglig hjemme i Norge.

LIS/H fikk mye skryt både fra NATO-hold og fra Forsvarsministeren for gjennomføringen av sitt første NATO-oppdrag. 1360 timer ble fløyet totalt, og igjen viste det norske helikoptermiljøet profesjonalitet og evne til tilpasning også under en NATO-paraply.

Man har sett en markant positiv utvikling fra de tidlige misjonene til i Kosovo i 2001. Men selv etter Kosovo var det fortsatt betydelige mangler som måtte rettes på. Erfaringsrapporten denne gang var mer detaljert enn etter Bosnia, og anbefalingene til forbedringer er mange og gjennomtenkte. Det som er slående, er at de viktigste manglene alle er gjengangere fra de tidligere operasjonene.

Jeg vil ikke ta med alt her, men en kort oppsummering fra Kosovo-rapporten⁸³ beskriver egentlig de viktigste erfaringene fra samtlige norske operasjoner med helikopter i utlandet;

- Det mangler ”intermediate planning”. Sjef LIS/H med nøkkelpersonell må stilles på kontrakt og tilføres oppgaver som ivaretar avdelingen mellom oppdrag. Herunder må materiell og utstyr for intops anskaffes, vedlikeholdes og oppdateres jevnlig. Personell med intops-erfaring er ønskelig. Generisk planverk må utarbeides.
- De politiske og militære ambisjoner og helikoptermiljøets kapasiteter må harmoniseres. Dvs at det må være samsvar mellom hva som blir pålagt og de ressurser som stilles til rådighet. Ev. må de politiske ambisjonene modereres. Varighet og frekvens på engasjement må tilpasses personellsituasjonen i de avgivende enheter. Generelt må OPL [*bemanningsliste*, red.anm.] utvides for å minske belastningen.
- Kontraksregimet og rotasjonsordninger må fundamenteres i ovenstående ambisjonsnivå. Jo høyere ambisjoner (frekvens/varighet), jo større personellpool og/eller større fleksibilitet i rotasjonsordninger. Kontrakter må være på plass før oppdragene kommer.
- Det anbefales at LIS/H organisasjon til enhver tid er tilgjengelig på kontrakt og at personell med materiell trenes en gang per år, alternativt sommer og vinter, og at dette prioriteres til fordel for øvelser med 339 og 720 skvadron.
 - Kontinuerlig trening og øving for internasjonale operasjoner framfor skippertak. Personell på kontrakt må få prioritet til egentrening i beredskapsfasen.
- Kontaktledd ved hjemmebase/FLO må formaliseres også under beredskapsfaser.
- En del modifisering og nyanskaffelser av utstyr er nødvendig for å gjøre Bell 412 mer motstandsdyktig mot trusler fra bakken.

⁸³Rygge Hovedflystasjon, ”Erfaringsrapport etter endt KFOR oppdrag LIS/Helikopter 2001”, 2001

Kosovo 2004-2005

Mange av de foranstående anbefalingene har det blitt jobbet med etter 2001. Fra 2003 ble Luftforsvarets beredskapshelikoptre for internasjonale oppdrag en del av det som kalles FIST-L⁸⁴. FIST-L/Helikopter står på 30 dagers beredskap⁸⁵ for eventuelle utenlandsoppdrag, og er innmeldt i tre ulike styrkebrønner; hhv til NATO, Norges regulære bidrag til FN, og SHIRBRIG⁸⁶. Dette medfører et stort ansvar så vel politisk som militært. For å være forberedt, kapable og troverdig krevde det økt fokus fra Luftforsvaret på helikopteroperasjoner utenlands. - Også i mellom oppdragene.

Det ser endelig ut til at man har lært å være føre var. Planleggingsansvar ble fordelt, styrken ble atskillig mer komplett og fikk tilført alle nødvendige ressurser til å kunne operere uten støtte i lengre tid. Den består i dag av fire Bell 412 SP helikoptre og nærmere 150 personell. Øvelser har kommet inn. Bl.a. deltok hele styrken på øvelse "Nordic Peace" i Finland høsten 2003. En evaluering av ledelsesapparat/K2 ble holdt like etter. En del nødvendig utstyr ble tilført, og mesteparten av materiellet lå pakket i beredskapsfasen. Oppfølging av personell som har behov for psykologisk debrief både under og etter endt oppdrag har vært på plass siden Bosnia, men ble ytterligere styrket.

KFOR "2"

Planleggingen for det andre oppdraget i Kosovo startet i mars 2004, og oppkjøringsfasen to måneder før deployering. Denne gangen var varslingstiden lang, og i tillegg var beredskapskonseptet med trening, kontrakter og deployering tilsynelatende klart og testet. Inngangsverdiene tydet på at alt skulle ligge til rette for en vellykket operasjon på Balkan. Totalt 80 mann reiste ned til Kosovo i juni. Dette var en økning på 60 % fra forrige oppdrag. Mange folk med erfaring fra tidligere operasjoner var dessuten med for å drifte de 4 Bell-helikoptrene denne gangen. Den norske hærstyrken i Lebane ble trukket hjem samtidig, slik at man ikke kunne bruke samme base som i 2001. Valget falt derfor på den amerikanske leiren; "Camp Bondsteel", hvor nordmennene satte opp et eget område under navnet "Little Norway".

Også denne gangen var hovedoppgavene støtte til sjef KFOR (COMKFOR). Transportstøtte til de taktiske manøverenhetene og spesialstyrker var høyt prioritert denne gangen. Avdelingen var delt i fire elementer – flyoperativt, teknisk, støtte og STO (Survival to Operate). Støtte og STO ble ikke direkte ivaretatt av avdelingen selv, men av FIST-L/Basesett eller av andre avdelinger. Støtteelementet tok for seg personellforvaltning, forsyningstjeneste og forpleiningstjeneste, mens STO-elementet bl.a. sørget for styrkebeskyttelse i leirområdet.

Oppdraget varte i ett år, og i sommer (2005) kom FIST-Luft/Helikopter tilbake fra Kosovo. Ca 1500 timer ble fløyet denne gang. Dette var sjette gangen Luftforsvaret deltok i internasjonale helikopteroperasjoner i FN eller NATO-regi. Nå i ettertid tyder det meste på at gjennomføringen av operasjonene der nede var vellykket. Styrken har levert tjenestene det ble spurt om og mer til.⁸⁷ De to siste oppdragene tyder på at Luftforsvaret endelig har klart å nyttiggjøre seg de erfaringer som har blitt gjort tidligere. Det fungerer i operasjonsområdet.

⁸⁴ LIS-H har endret navn til FIST-L/H: Forsvarets Innsatsstyrker-Luft/Helikopter

⁸⁵ 7 dager ved "forhøyet beredskap"

⁸⁶ Stand-by high readiness brigade

⁸⁷ "Dere har akseptert enhver utfordring og ikke sviktet en eneste gang. Statistikkene er et klart tegn på profesjonaliteten" (Øverstkommanderende for KFOR Yves De Kermabon i sin tale under avslutningsseremonien For FIST-L/H i Kosovo)

Men hvis vi ser på hva disse operasjonene har betydd for Luftforsvarets taktiske helikopteravdelinger, så er det ting å rette på enda.

Det største uløste problemet er en av hovederfaringene og gjengangerne fra alle operasjonene, nemlig at belastningene blir for store for de oppsettende avdelingene. Med innføring av beordringsplikt fra 1. januar 2005 er det ikke lenger kontrakter som er problemet.

Utfordringen er nå å få nok disponibelt og kvalifisert personell inn i rotasjonsrekkene til å kunne operere utenlands over lengre tid uten at folk blir utbrent.

De hjemlige oppgavene til skvadronene blir sterkt påvirket og personellet og deres familier opplever stor merbelastning når skvadronene er "ute". De som er igjen ved avdelingene må jobbe mer for å klare underdekningen på personell. Det er rett og slett for få folk tilknyttet skvadronene til å opprettholde denne typen oppdrag over tid. Oppdragsgivere må huske på at "poolen" av mannskaper innenfor det taktiske helikoptermiljøet er relativt liten, og at det betyr at alle blir belastet på en eller annen måte hver gang de er på utenlandsoppdrag. Noen må prioritere og begrense slike oppdrag, ellers så må man redusere den hjemlige aktiviteten ved skvadronene mens man har folk ute. Det taktiske helikoptermiljøet har lenge operert utover det de kompetansemessig og personellmessig har forutsetning for. Så lenge at det faktisk har blitt normalsituasjon. Både på skvadronsnivå og høyere oppe er det nå på tide å fortelle hvor stram strikken egentlig er, og derigjennom få belastningen ned på et nivå som er til å leve med over tid.

Den fullstendige rapporten etter det siste oppdraget i Kosovo er i skrivende stund ennå ikke ferdig. Men vi får håpe at den viser at Luftforsvaret fortsetter arbeidet med å få på plass det nødvendige for å imøtekomme våre internasjonale ambisjoner og forpliktelser i tiden fremover.

Konklusjon/Oppsummering

Erfaringslæring eller tilfeldigheter? Dette var inngangsspørsmålet og bakgrunnen for denne artikkelen. Min konklusjon er at ingen av delene er helt riktig.

Kunnskapen om og erfaringene fra de tre første operasjonene vi deltok i ble ikke ført videre, og kan derfor ikke ha dannet noe referansegrunnlag for de påfølgende operasjonene. De to siste operasjonene har imidlertid hatt offisielle rapporter å forholde seg til, og således kan man si at konsept, forberedelser og gjennomføring stadig blir mer erfaringsbasert.

Tilfeldigheter er heller ikke helt riktig. Til det er kjennetegnene fra operasjonene for ensartet. Det ligger noe i bunn som gjør at vi er i stand til å levere god vare på tross av at inngangsverdiene på langt nær har vært optimale. Jeg mener at det er tre forhold som hovedsakelig er årsak til dette:

For det første har disse operasjonene vært oppsatt med dyktige mannskaper som har evnet oppgavene. På tross av til tider svært begrenset erfaring, spesielt blant de operative, har Luftforsvarets krav til seleksjon, utdanning og opplæring generelt gitt forsvarsgrenen faglig dyktige og lærenemme folk. Det at disse til daglig vedlikeholder og opererer helikoptre i et så geografisk og klimatisk varierende (og krevende) miljø som vi har i Norge gir også fordeler.

For det andre har viljen alltid vært til stede. Hvor denne har vært hentet fra er det vanskelig å definere. Men den kan muligens også tilskrives den hjemlige tjenesten, hvor man har vært vant til å ta på seg oppdrag over et vidt spenn uten nødvendigvis å være fullt kompetent i utgangspunktet. Kanskje fordi man er ærekjær, kanskje fordi det ikke er definert noen steder hva man ikke skal drive med. Kanskje fordi man føler at det er det Luftforsvaret forventer av flyavdelingen, eller det avdelingen forventer av personellet. Uansett resulterer dette i at de taktiske helikopteravdelingene i Luftforsvaret ikke har hatt for vane å si nei til særlig mye. De

er Luftforsvarets "Leatherman", eller multiverktøy, og setter sin ære i å levere selv om de kanskje ikke har de beste forutsetninger for hele spekteret av oppdrag. Det tredje forholdet har sammenheng med begge de første. De fleste operasjonene har initielt vært preget av pionerånd, improvisasjon, lagånd og dugnad. Dette har skjedd som følge av at ingen ting har vært på plass i forkant, og fordi oppdragene som oftest har kommet overraskende på. Egentlig snakker vi om god gammeldags skippertaksmentalitet, - et norsk ord som det ikke finnes ekvivalenter til i for eksempel svensk vokabular, og som således kanskje reflekterer den norske folkesjela like mye som de miljøene vi her snakker om. Dessuten har mye av hverdagen for 339 og 720 skvadronen vært preget av at det er få ting som ligger fast. Tilfeldighetene rår ofte, og det er vanskelig å være planmessig i den daglige driften. Oppdrag tas gjerne "på hælen", og sjelden er ting veldig gjennomregulert. Ulempen er en god del frustrasjon i forhold til kompetanse, begrenset redskap og arbeidsbelastning. Fordelen (for Luftforsvaret) er et tilpasningsdyktig miljø som blir i stand til det meste. Evne og vilje til improvisasjon, fleksibilitet og ekstraordinær innsats er i sum kanskje de kjennetegn som gjør at norske helikopterbidrag har vært en suksess.

Epilog

Norge sitter (nesten uten å være klar over det) på en nisjekapasitet det er stor bruk for internasjonalt. Når FIST-L/H drar ut i NATO-oppdrag, så er det ikke (som med kampfly) den politiske signaleffekten som er det viktigste. Det er det faktiske behovet for ressursen som er hovedgrunnet.

Denne ressursen er ikke unik i form av særegent materiell, betydelige mengder eller unikt konsept. Den er unik fordi **evnen** til å løse oppdrag overgår det andre potensielle bidragsytere så langt har vist. Denne nisjekapasiteten bygger på **operative ferdigheter** og **vilje** til innsats. De norske helikopterbidragene er "Mission capable" som amerikanerne sier.

Internasjonale operasjoner med helikopter i fremtiden

Med nye helikopter i kjølda, et stadig voksende helikoptermiljø, samt utstyr for og fokus på spesialoperasjoner slik MFU og St. p 42 skisserer,⁸⁸ vil helikoptermiljøet i fremtiden sannsynligvis bli kapable til større og mer komplekse operasjoner over et bredere felt enn i dag. Gjerne sammen med Hærens og Sjøforsvarets spesialavdelinger som de øver med til daglig, og som 720 skvadronen etter planene skal øremerkes for. Økt kompetanse/kapasitet vil gjøre norske styrker enda mer attraktive i internasjonal sammenheng. Slik sett er det mange faktorer som taler for at Luftforsvaret vil ha forutsetninger til å satse enda mer på helikopter når det gjelder internasjonale bidrag i fremtiden. I kombinasjon med den økte politiske viljen til utenlandsoperasjoner, bør dette bety at deployeringer med helikopter utenlands blir hverdagen snarere enn unntaket.

Men en forutsetning for at dette skal foregå forsvarlig og riktig er at helikoptermiljøet får tilført tilstrekkelig ressurser i form av personell, utstyr og prioritet også i mellom oppdragene slik at man er godt forberedt og dessuten kan takle den ekstra belastningen dette medfører. Alternativt må noen sette ned foten, og velge bort ting som miljøet ikke skal drive med, slik at man kan få frigjort kapasitet til det man ønsker å prioritere.

⁸⁸ MFU (Militærfaglig utredning) og St. p. 42 foreslår opprettelse av en helikopteravdeling forbeholdt, utrustet og trent for spesialoperasjoner. Det er besluttet å oppgradere et antall Bell 412 ved 720 skvadronen med en minimumskapasitet inntil investeringer i mer egnet materiell er mulig

Litteraturliste:**Bøker:**

Bull, Odd; *"På post i Midt-Østen"*, Gyldendal forlag, Oslo 1973

Christensen, Ola K. / Lersand, Dag; *"Med FN i fredens tjeneste"*, Gazette forlag, Oslo 1995

Christensen, Ola K.; *"Med Luftforsvaret i fredens tjeneste"*, Forum Media, Oslo 1997

Hellström, Leif; *"Fredsflygarna : FN-flyget i Kongo 1960-1964"*, Allt om hobby AB, Stockholm 2003

Kristiansen, Rolf; *"Norsk Militær innsats for De Forente Nasjoner"*, Forsvarets Krigshistoriske Avdeling, Oslo 1970

Marki, Petter; *"De forente nasjoners fredsbevarende observatøroppdrag. Med norske offiserer i fredsoppdrag"*, Kampen Grafisk, Oslo 2003

Normann, Jens Erik; *"Hvit slave blant svarte"*, Gyldendal norsk forlag, Oslo 1972

Sköld, Nils; *"Med FN i Kongo: Sveriges medverkan i den fredsbevarande operationen 1960-1964"*, Probus forlag, Stockholm 1994

Semester og hovedoppgaver:

Hansen, Henning Homb; *"NORAIR i Bosnia-Hercegovina 1993-96"*, Hovedoppgave LKSK II/2, Luftkrigsskolen, Trondheim 1997

Huseby, Christine; *"UNOGIL Libanon 1958"*, semesteroppgave LKSK 2/I, Luftkrigsskolen, Trondheim 2004

Kyllo, Lars; *"NORAIR i libanon 1978-79"*, semesteroppgave LKSK I/1, Luftkrigsskolen, Trondheim 2004

Pettersen, Vestein; *"Årsaker til NORAIRs suksess i Bosnia 1993-96"*, semesteroppgave LKSK I/1, Luftkrigsskolen, Trondheim 2004

Vika, Kenneth; *"Var Luftforsvaret mission capable til å utføre sine helikopteroppdrag i Kongo"* semesteroppgave LKSK I/1, Luftkrigsskolen, Trondheim 2004

Øglænd, Helge; *"Hvilke utfordringer møtte det norske helikopterpersonellet i Kongo 1960-1964, og hva ble gjort for å møte dem?"* semesteroppgave LKSK I/1, Luftkrigsskolen, Trondheim 2004

Intervjuer:

Willy Gudmundsen, Luftkrigsskolen 18. mars 2004

Arne Strand, Luftkrigsskolen 18. mars 2004

Tor Hoff, Luftkrigsskolen, 18. mars 2004

Offentlige dokumenter:

Stortingsproposisjon nr 23 (1957): *"Om hovedretningslinjer for Forsvaret"*

Stortingsproposisjon nr. 42. (2003.2004): *"Den videre moderniseringen av Forsvaret i perioden 2005–2008"*

Stortingsproposisjon nr. 61 (1963-1964): *"Norske beredskapsstyrker til disposisjon for De Forente Nasjoner"*

Stortingsproposisjon nr.45 (2000-2001): *"Omlegging av Forsvaret i perioden 2002–2005"*

Stortingsmelding nr. 8 (1960-1961): *"Melding om Norges deltagelse i De Forente Nasjoners vaktstyrke i Kongo"*

Stortingsmelding nr. 14 (1992-93): *"Beredskap for fred. Om Norges framtidige militære FN-engasjement og FNs rolle som konfliktløser"*

Stortingsmelding nr. 16 (1992-93): *"Hovedretningslinjer for Forsvarets virksomhet og utvikling i tiden 1994-98"*

Stortingsmelding nr. 46 (1993-94): *"Bruk av norske styrker i utlandet"*

Stortingsmelding nr. 22 (1997-98): *"Hovedretningslinjer for Forsvarets virksomhet og utvikling i tiden 1999-2002"*

Stortingsmelding nr. 38 (1998-99): *"Tilpasning av Forsvaret til deltagelse i internasjonale operasjoner"*

FNs sikkerhetsråds resolusjoner (UNSCR) 128, 143, 425, 426, 743, 1244

Militærfaglig utredning (MFU), 2003

Internett:

Reiermark, Lars, *"ONUC 1960-1964 - FN-Operasjon i Kongo"*, internettartikkel.

<http://www.fnvlf.no/dok/artikkel10.asp> 7. juli 2005

Hans Haug, *"Helikoptervingen i UNIFIL"*, internettartikkel;

<http://www.sisnorge.org/helikoptervingen.htm> ukjent årstall

Mikrofilm:

Stavanger Aftenblad, juli 1960

Rapporter:

NORAIR, *"NORAIR – sluttrapport med betraktninger"*, Rygge mars 1996

Rygge Hovedflystasjon, *"Rapport fra NORAIRs engasjement i Bosnia"*, Rygge juli 1996

Rygge Hovedflystasjon, *"Erfaringsrapport etter endt KFOR oppdrag LIS/Helikopter 2001"*, Rygge 2001

Diverse:

Jansen, Per Einar, *"Ulykken med UH-1B 2086 i Libanon 3. februar 1979"*, upublisert artikkelutdrag, Bergen 2003

Norsk arkivforskning, *"Norske FN-styrker i Libanon, del 1"* Bedriftshistorisk institutt og forlag, Oslo 1983



SEMESTEROPPGAVE

Modul 3

KS 2/I

Norsk helikopterbidrag i UNOGIL 1958

Kadett Christine Huseby

Mai 04

Semesteroppgave i Luftmakt – UNOGIL Libanon 1958.

Innholdsfortegnelse

1 Innledning	2
1.1 METODE OG KILDER	2
2 Hoveddel	3
2.1 BAKGRUNN FOR KONFLIKTEN	3
2.2 ETABLERING AV UNOGIL.....	4
2.3 OPPDRAG.....	6
2.4 UNOGILS ORGANISASJON	7
2.5 UNOGILS OPERASJONER	9
2.5.1 Generelt.....	9
2.5.2 Luftoperativt.....	12
2.6 AMERIKANSK INNBLANDING.....	17
2.7 TERMINERING AV UNOGIL.....	18
3 Avsluttende betraktninger	19

1 Innledning

Luftkrigsskolen startet vinteren 2003/04 et forskningsarbeid som omhandlet Luftforsvarets helikopteroperasjoner i utlandet. I denne prosessen ble det avdekket en misjon som nærmest ikke var nevnt i noen sammenheng, nemlig United Nations Observation Group in Lebanon (UNOGIL); Libanon 1958. Dette var en misjon hvor 3 forsvarsgrener var involvert, hvor sjefen for den militære styrken var norsk, og hvor norske fly ble stilt til disposisjon. Det var i tillegg første gang Luftforsvaret detasjerte,¹ og da med helikopterpersonell tidlig i helikopterets historie.² UNOGIL var også starten på et langt luftforsvarsmessig samarbeid med de andre nordiske landene, og da spesielt Sverige, på en tid der både Norge og Sverige var aktive medlemmer av Forente Nasjoner (FN).

Til tross for en liten og kortvarig misjon er UNOGIL like fullt, av de nevnte årsaker, en viktig bit av Luftforsvarets historie. Denne oppgaven vil derfor ta for seg UNOGIL som misjon, og i hovedsak de operative elementene. Hensikten er å skissere hva denne misjonen var, og hvilken rolle Norge spilte. Målet er å dokumentere omstendighetene rundt misjonen, Luftforsvarets bidrag, og operasjonene gjennomført i UNOGIL. De politiske elementene var mange og omfattende, men disse vil kun bli dekket i store linjer, da det er det operative nivået som er i fokus. Detaljer rundt observatørtjenesten vil ikke omfattes av oppgaven. USAs invasjon av Libanon i juli 1958, vil kun kort bli omtalt rundt det som har med UNOGILs operasjoner å gjøre.

1.1 Metode og kilder

Opgaven er basert på kilder fremskaffet fra ulike instanser som FN-sambandet, Riksarkivet, det svenske og det danske luftforsvar, biblioteker, tidsskrifter og Internett, samt diverse historikere, pensjonerte generaler og andre offiserer. Materialet er sammenlignet fra kilde til kilde, og sydd sammen for å gi et mest mulig nøyaktig bilde av de diskuterte elementene av misjonen.

FN har informasjon om sine misjoner liggende på Internett, og her fantes blant annet originalformuleringer av mandat og oppdrag. Det er også utgitt 2 bøker som tar for seg norsk deltakelse i internasjonale operasjoner, og disse har understøttet og utdypet informasjon funnet på nettet. En annen godt benyttet kilde, er en av de få gjenlevende deltakerne i UNOGILs flyavdeling; helikoptertekniker Tor Hoff. Han har tatt vare på utklipp og bilder, og fortalte svært detaljert om sine opplevelser. Som kilde fremstår han svært pålitelig, men det er imidlertid en ulempe at han som helikoptertekniker ikke fikk særlig mye informasjon om detaljene rundt den luftoperative virksomheten. Dette var forbeholdt flygerne. Hoff kom på banen under Luftkrigsskolens nevnte

¹ Det var første gangen Luftforsvaret hadde personell i luftoperative stillinger i en internasjonal operasjon, over tid.

arbeid, og det samme gjorde Per-Einar Jansen. Jansen har delt informasjon han har sporet opp i anledning arbeidet med en bok, og har ellers vært en god partner å diskutere kildene med. Sjefen for de militære styrkene i UNOGIL, Genmaj Odd Bull, har også vært en viktig kilde i det han har utgitt en del skrevne arbeider som omfatter UNOGIL. Ellers har svenskene omtalt misjonen i enkelte bøker og artikler, og spesielt en årbok ved navn "Ett år i luften" har kommet til nytte, selv om enkelte opplysninger her divergerer fra annen dokumentasjon. Utenom dette er det kun små artikler og utsagn som dekker deler av misjonen i 1958.

2 Hoveddel

2.1 Bakgrunn for konflikten

I Libanon finnes det en rekke ulike befolkningsgrupper og kristne og muhammedanske samfunn, med det arabiske språk som fellesnevner. Den politiske konstitusjonen er bygget opp på religiøst grunnlag, og parlament og regjering er fordelt på flere trossamfunn.³

Årsakene til krisen i 1958 var mange. Personlige uoverensstemmelser mellom den vestligorienterte president Camille Chamoun og den egyptiske presidenten Nasser skapte stridigheter internt i landet. Det gikk også rykter om at parlamentsvalget høsten 57 var manipulert til fordel for Chamoun, og at Chamoun ville endre grunnloven for å kunne stille til gjenvalg for en ny 6-års periode.⁴ Den utløsende årsaken var antakelig mordet på en journalist fra en av opposisjonens aviser,⁵ og dette ble gnisten som tente borgerkrigen der omtrent halve befolkningen var på hver sin side.⁶ Urolighetene startet i den muslimdominerte byen Tripoli, og spredte seg snart til Beirut og områdene nær den syriske grensen.⁷ Opposisjonen henvendte seg til Den forente arabiske republikk (FAR),⁸ som av regjeringen ble beskyldt for å oppmuntre og støtte opprøret.⁹

² Helikopteret hadde bare vært operativt i Norge i 5 år, og det fantes ingen egne helikopterskvadroner i Luftforsvaret. Intervju med helikoptertekniker Tor Hoff, 338 skvadronen, 29 mars 2004

³ En slik religiøs fordeling har bakgrunn i et forsøk på å sikre den kristne delen av befolkningen sin innflytelse etter at de så vidt var i flertall etter at landet ble selvstendig i 1943. Om Libanon kan ellers nevnes at det er et lite land som ligger på korsveien mellom 3 kontinenter; Europa, Asia og Afrika. Landets grense er ikke geografisk naturlig, da den er vilkårlig trukket opp av okkuperanter. Plassene i parlamentet er fordelt på 8 trossamfunn, og det er normalt 6 religiøse samfunn representert i regjeringen. Odd Bull: *På post i Midtøsten* (Oslo, Gyldendal Norsk Forlag A/S 1973), s 14-15

⁴ Rolf Kristiansen: *Norsk militær innsats for De Forente Nasjoner (1949 – 1970)* (Oslo, Forsvarets Krigshistoriske avdeling 1970), s 121

⁵ Tor Hoff: "40 år siden UNOGIL", *Den blå beret: Sjekkposten* nr 2/1998, s 24-27 + originalmanuskript

⁶ Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 121

⁷ http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/co_mission/unogil.htm

⁸ FAR besto av Egypt, Syria og Jemen.

⁹ Denne støtten skulle innbefatte store antall våpenforsyninger, infiltrasjon av bevæpnet personell fra Syria inn i Libanon, og kraftig press og radiokampanjer mot de libanesiske myndighetene. Petter Marki: *De forente nasjoners fredsbevarende observatøroperasjoner* (Oslo, FOKIV, 2003), s 128; http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/co_mission/unogil.htm

Selv om opposisjonen benektet dette,¹⁰ ba Libanon FN om hjelp til å stanse infiltrasjonen.¹¹

2.2 Etablering av UNOGIL

22. mai kom anmodningen fra den libanesiske regjeringen og Sikkerhetsrådet bestemte seg 27. mai for å inkludere klagen på agendaen.¹² Libanon-spørsmålet var et vanskelig spørsmål for FN, fordi FN ikke kunne blande seg inn i de indre forhold i et land, eller i hvordan forholdene skulle være de arabiske landene imellom. Bare hvis det var internasjonale elementer til stede i situasjonen, kunne FN spille en legitim rolle. Derfor besluttet FN å sette inn en ren observatørstyrke, som skulle finne ut om det var hold i påstandene om infiltrasjon utenfra.¹³ 3. juni tok Sikkerhetsrådet opp saken¹⁴ og 11. juni adopterte FN resolusjon 128 (1958), støttet av både Libanon og FAR. Resolusjonen dannet grunnlaget for etableringen av UNOGIL,¹⁵ og vedtok:

”...to dispatch urgently an observation group to proceed to Lebanon so as to ensure that there is no illegal infiltration of personnel or supply of arms or other materiel across the Lebanese borders”.¹⁶

Generalsekretær Dag Hammarskjöld ble autorisert til å ta de nødvendige steg for å sette inn observatørgruppen.¹⁷ Gruppen skulle ha som mål å stanse infiltrasjon ved å påvise at den foregikk og stille den til skue for verdensopinionen.¹⁸

Umiddelbart etter Sikkerhetsrådets møte 11. juni anmodet Generalsekretæren Norge om å avgi en general til observatørgruppen. 12. juni fikk Generalmajor Bull tilbudet om denne stillingen, og etter en konferanse med statssekretær Engen 13. juni, var han på vei.¹⁹ Samme dag var det utferdiget en Kongelig resolusjon om saken.²⁰ I tillegg til Bull ble Galo Plaza Lasso fra Ecuador og Rajeshwar

¹⁰ Det er sannsynlig at opposisjonen her hadde delvis rett. Mange opposisjonsledere uttalte at det de ønsket var Libanon som en uavhengig og fri araberstat, men med en ny president. Se Bull: *På post i Midtøsten*, s 26; Joseph P Lash: *Dag Hammarskjöld. Et liv for fred*. (Oslo, Gyldendal Norsk Forlag 1961), s 118

¹¹ Lash: *Dag Hammarskjöld*, s 118-119 Det må legges til at Libanon hadde en hær på ca 8000 mann, men denne hæren kunne ikke settes inn mot opposisjonen. Dette fordi den var sammensatt av både kristne og muhammedanere, og i så fall mest sannsynlig ville gå i oppløsning. Hæren ble derfor kun benyttet som avskrekkingsmiddel. Se Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 130

¹² http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/co_mission/unogil.htm

¹³ Lash: *Dag Hammarskjöld*, s 118-119

¹⁴ Saken fikk utsettelse etter oppfordring fra Irak. Dette for å gi FAR en mulighet til å finne en løsning på konflikten. Etter 6 dagers møtevirksomhet var det imidlertid ikke kommet til noen enighet, og Sikkerhetsrådet tok opp saken.

[Http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/co_mission/unogil.htm](http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/co_mission/unogil.htm)

¹⁵ *ibid*

¹⁶ *ibid*

¹⁷ *ibid*. Mandatet var formulert meget generelt, dette fordi det ikke var mulig å oppnå det nødvendige flertall for mer eksakte og detaljerte instruksjoner verken i Sikkerhetsrådet eller i Hovedforsamlingen. Lash: *Dag Hammarskjöld*, s 208

¹⁸ Den libanesiske regjeringen var imidlertid ikke helt fornøyd med dette, da de hadde vært ute etter en internasjonal kampstyrke til å stenge Libanons grenser og forhindre borgerkrig. Generalsekretæren sa klart nei til dette, se Lash: *Dag Hammarskjöld*, s 119-120

¹⁹ Bull: *På post i Midtøsten*, s 13

²⁰ Kongelig resolusjon av 13 juni 1958

Dayal fra India utpekt som medlemmer av UNOGIL, med Plaza som formann.²¹ Bull skulle være sjef for et observatørkorps som måtte bygges opp, og ”executive member” i gruppen.²²

10 observatører fra United Nations Truce Supervision Organization (UNTSO) ble umiddelbart overført til UNOGIL, slik at man kunne iverksette operasjonen uten forsinkelse.²³ 5 av disse ankom Beirut allerede 12. juni og startet rekognoseringen dagen etter.²⁴ Bull ankom Beirut 15. juni og møtte der ambassadesekretær Edwardsen som var stilt til disposisjon fra den norske ambassaden i Kairo. Bull og sjefen for UNTSO, general von Horn, og en av Generalsekretærens nærmeste medarbeidere holdt straks et møte hvor de diskuterte observatørkorpsets størrelse og observatørens adgang til å bære våpen i selvforsvar. Bull fremmet på samme møte et behov for rekognoseringsfly og helikoptre.²⁵ Resultatet var et korps på 100 offiserer, enighet om Bulls krav om helikoptre og fly, og en anbefaling om ubevæpnede observatører.²⁶

14. juni anmodet Generalsekretæren Norge og en rekke andre land, om å sende 60 observatører til UNOGIL. Norge ble bedt om å stille 10 offiserer av kapteins eller majors grad. FD behandlet saken umiddelbart og avgjorde at anmodningen fra FN burde etterkommes.²⁷ 5 offiserer fra Hæren og 5 fra Flyvåpenet ble tatt ut, og 17. juni var de som de første norske på plass i Libanon.²⁸ Antallet observatører økte raskt, og 17-18. juni ankom også Mr Lasso og Mr Dayal.²⁹ Midt i juli var observatørtallet oppe i 140.³⁰ 19. juni møttes ledergruppen i UNOGIL med Generalsekretæren for å diskutere gjennomføringen av oppdraget. Det ble poengtert at UNOGILs rolle skulle begrense seg til observasjon, de skulle ikke megle eller med makt stoppe illegal infiltrasjon over grensen.³¹

Danmark, Sverige og Norge ble på ekstremt kort varsel også bedt om å stille personell til en fly- og helikopterving.³² 4 helikopterteknikere ble sendt, og 22. juni ble FD bedt om å stille 1

²¹ http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/co_mission/unogil.htm

²² Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 122

²³ http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/co_mission/unogil.htm

²⁴ *ibid*

²⁵ Det kan for øvrig tilføyes at det under dette møtet uten forvarsel smalt 2 skudd gjennom veggen i møterommet. Ingen ble skadd og man fant aldri ut hvor velkomsthilsenen kom fra. Bull: *På post i Midtøsten*, s 18; Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 124

²⁶ *ibid*, s 124. Avgjørelsen om å være ubevæpnet viste seg ellers å være heldig. Dette fordi at dersom opposisjonsstyrkene visste at observatørene hadde våpen, ville de skyte først og for å treffe. Nå nøyde de seg med skremmeskudd i luften. Bull: *På post i Midtøsten*, s 19

²⁷ Siden det på grunn av den korte tidsfristen ikke var tid til å forelegge saken i regjeringsråd, fikk FD fullmakt til å avgjøre saken. Beslutningen var for øvrig i samsvar med den linje Norge hadde fulgt i tilsvarende saker før. Se Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 124

²⁸ *ibid*, s 124

²⁹ Marki: *De forente nasjoners fredsbevarende observatøroperasjoner*, s 128

³⁰ Bull: ”De Forenede Nasjoners Observatørgruppe i Libanon i 1958”, *Norsk Militært Tidsskrift* 1958, s 639

³¹ Marki: *De forente nasjoners fredsbevarende observatøroperasjoner*, s 129;

http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/co_mission/unogil.htm

³² Hoff og de 3 andre teknikerne var underveis under et døgn etter at forespørselen kom. Det hele ble ”tatt på sparket”, og de fikk aldri noe beordringskriv. ”Det var bare pakk og reis”. Heller ikke visste de på hvilke vilkår de dro. Genmaj

etterretningsoffiserer og 4 helikopterflygere.³³ 23. juni fikk styrken 2 helikoptre til disposisjon, og disse ble kort tid etter supplementert med 4 lette rekognoseringsfly.³⁴ 24. juni var det 18 norske offiserer i UNOGIL, og 4. juli ble avgivelsen stadfestet gjennom Kongelig resolusjon.³⁵

I slutten av juli skulle UNOGIL økes til 200 observatører og en flyavdeling på 18 fly/helikoptre. Norge fikk en anmodning om å stille 5 observatører og lette fly, samt mannskaper for helikoptre. Svaret var at Norge kunne stille 5 observatører fra Hæren og 2 helikopterflygere,³⁶ og i løpet av en uke 3 fly av typen "Norseman" eller "Safir" og 15 flygere/mekanikere.³⁷ I Kongelig resolusjon av 1. august ble avgivelsene av observatører og flygere stadfestet, og FD fikk fullmakt til å gjøre småjusteringer på UNOGIL-kontingenten.³⁸ 26. august kom det en ny anmodning om å sende personell, og 2 offiserer fra Flyvåpenet ble sendt.³⁹ Anmodningen om helikopterteknikere ble ikke imøtekommet, da ingen av de få som var igjen i Norge ville reise.⁴⁰

17. september kom det atter en anmodning; UNOGIL skulle økes fra 260 til 600 mann. Norge ble anmodet om 25 offiserer fra fenrik til majors grad. Fordelingen ble 15 mann fra Hæren,⁴¹ 7 fra Flyvåpenet og 3 fra Marinen.⁴² Beordring av disse 25 ble stadfestet i Kongelig resolusjon av 19. september 1958, og de begynte sin tjeneste like etter dette.⁴³ Til sammen 55 nordmenn deltok i UNOGIL.⁴⁴ Alle nordmennene hadde status som observatør, men det fantes blant annet flygere, teknikere, stabsoffiserer og en lege. Personellet var fra sersjant til oberstløytnant.⁴⁵

2.3 Oppdrag

I operasjonsordre nr 1 for UNOGIL, het det i punkt 1: "*The Security Council requests Observation Group to keep Security Council currently informed through the Secretary General*" og i punkt 2: "*Its*

Bull fikk kun 30 min på å bestemme seg for om han tok stillingen eller ikke. Flygerne møtte og på et døgnns varsel. Hoff: "40 år siden UNOGIL"; Bull: *På post i Midtøsten*, s 13, Kongelig resolusjon av 1 august 1958

³³ Etterretningsoffiseren og 3 flygere ble sendt, siden 1 av de 5 allerede sendte offiserene fra Flyvåpenet var helikopterflyger. Personellet var på plass 23 og 24 juni. Se Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 125

³⁴ http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/co_mission/unogil.htm

³⁵ Kongelig resolusjon av 4 juli 1958

³⁶ Kongelig resolusjon av 1 august 1958

³⁷ Flyene ble klargjort, malt og FN merket. Men FN takket etter hvert nei. Flyene var lite egnet til formålet, og av standardiseringshensyn ønsket de heller fly av typen L 19 Cessna. Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 125-126; Kongelig resolusjon av 1 august 1958; Skriv fra FD til UD, "Observasjonsgruppen i Libanon", datert 28 juli 58, FD arkiv 1958/5179

³⁸ Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 127

³⁹ En av offiserene var Assistent air operation staff officer, og en var Flight surgeon, se Skriv fra FD til UD, "Personell til Libanon", datert 28. august 58, FD arkiv 5869/58

⁴⁰ Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 126; Skriv fra FD til UD, "Personell til Libanon", 28 august 58

⁴¹ 9 av disse var vernepliktige, da Hæren hadde problemer med å skaffe nok yrkesbefal. Se Marki: *De forente nasjoners fredsbevarende observatøroperasjoner*, s 130

⁴² Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 126

⁴³ Kongelig resolusjon av 19 september 1958; Skriv fra FD til Sjefen for Forsvarsstaben, Hæren, Marinen, Flyvåpenet, "Utvidelse av FN's observatørgruppe i Libanon", datert 19 september 58, arkiv 1958/6416

⁴⁴ Dette tallet har variert mellom 54 og 55. Nordmennene besatte i henhold til FN's egne tall 50 stillinger. Årsaken til at tallet varierer er antakelig at ikke alle har regnet med Genmaj Bull, som ikke står på de vanlige listene.

immediate aim is to collect information and report on the situation by active patrolling and observation".⁴⁶

Rollen til UNOGIL var som nevnt strengt begrenset til observasjon, og det ble bestemt at gruppen skulle utføre sine plikter ved hjelp av følgende metoder:⁴⁷

- (a) UNOGILs militære observatører skulle gjennomføre regelmessige og hyppige patruljer av alle tilgjengelige veier fra morgengry til skumring, først og fremst i grensedistriktene og i tilstøtende områder holdt av opposisjonsstyrkene;
- (b) Et system av permanente observasjonsposter (OP) skulle etableres og bemannes av militære observatører. Observatørene skulle kontrollere all rapportert infiltrasjon i deres område og observere all mistenksom utvikling;
- (c) En kriseservert av militære observatører skulle stasjoneres ved hovedkvarteret og hovedobservasjonspostene med det formål å kunne innhente informasjon på kort varsel eller etterforske påståtte tilfeller av smugling;
- (d) Et vurderingslag skulle settes opp ved hovedkvarteret, for å analysere, evaluere og koordinere all informasjon mottatt fra observatørene og andre kilder;
- (e) Rekognosering fra fly skulle utføres av lette fly og helikopter, førstnevnte utstyrt for luftfotografering;
- (f) De libanesiske myndighetene skulle forestå observatørgruppen med all tilgjengelig informasjon rundt antatt infiltrering. Gruppen skulle og anmode om at de militære observatørene forhørte seg om spesifikke opplysninger rundt påståtte aktiviteter der anledningen krevde det.

Grensen betydde i dette tilfellet den mellom Libanon og Syria, siden den våpenfrie sonen mellom Israel og Libanon ble dekket av UNTSO.⁴⁸ Kontroll over sjøfronten, ca 220km, påtok regjeringen seg, men FN støttet med fly og jeeper.⁴⁹ FN-personellet hadde synbare hjelpemidler for å vise identitet og oppdrag.⁵⁰

2.4 UNOGILs organisasjon

UNOGIL telte på høyden nesten 600 mann,⁵¹ og organisasjonen ble bygget opp gradvis ettersom personell og materiell ble tilgjengelig. I begynnelsen ble observatørtjenesten prioritert, og staben ble derfor organisert i kun 2 seksjoner: 1) Operasjoner og 2) Etterretning.⁵² Det sivile apparatet tok seg av personell- og forsynings spørsmål. I slutten av juli ble staben omorganisert inn i seksjoner for:

⁴⁵ Marki: *De forente nasjoners fredsbevarende observatøroperasjoner*, s 130

⁴⁶ Erling Lund: "Observatørtjeneste", *Internasjonal politikk* nr 1-2/1963, s 132 - 153

⁴⁷ http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/co_mission/unogil.htm

⁴⁸ *ibid*

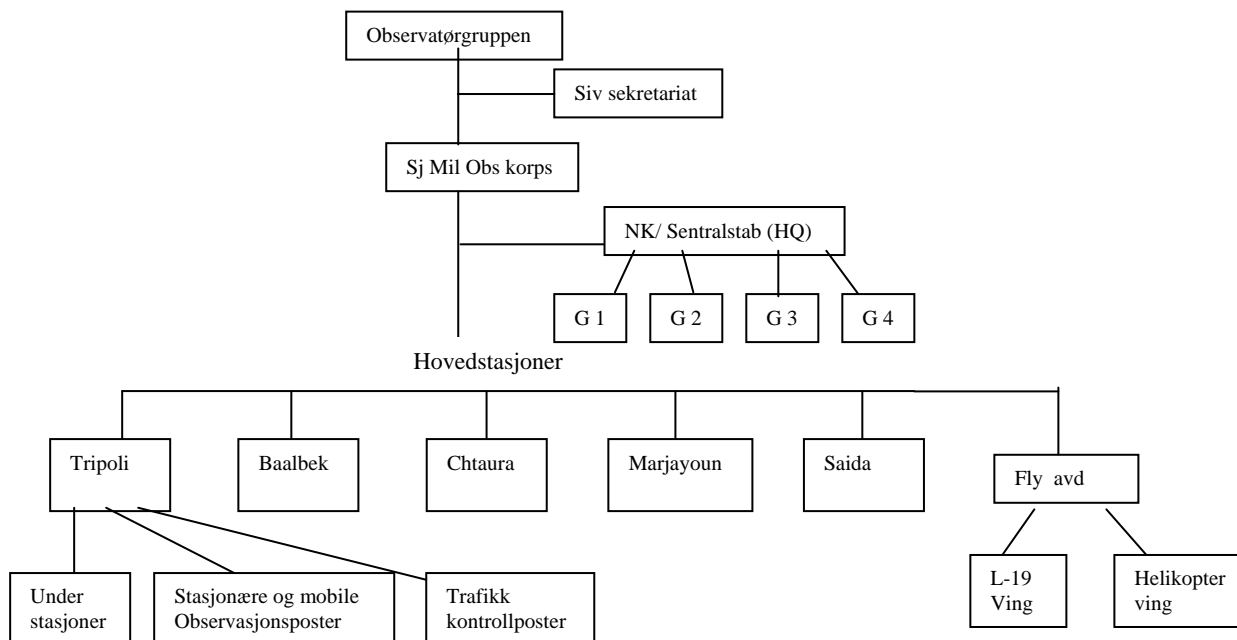
⁴⁹ Bull: *På post i Midtøsten*, s 23

⁵⁰ Dette dreide seg om armbind, blå lue, hvite kjøretøy og hvite flagg. UNOGIL innførte også et felles hodeplagg; den lyseblå bereten med FN merket. Fargen var tatt fra en annen misjon, men med UNOGIL ble dette et felles plagg for alle FN-operasjoner. Lund: "Observatørtjeneste", s 133 og 148

⁵¹ Lash: *Dag Hammarskjöld*, s 185

⁵² "Information and evaluation" ble det offisielle navnet på etterretningsseksjonen, for å poengtere at det ikke dreide seg om ren etterretningstjeneste. En slik organisasjon var imidlertid ikke hensiktsmessig, siden arbeidsoppgavene stort sett dreide seg om innhenting av informasjon. Etterretningsseksjonen tok derfor over operasjonene, mens operasjonsseksjonen drev kun planleggig. Se Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 126; Bull: "De Forenede Nasjoners Observatørgruppe i Libanon i 1958", s 620

Personell, Informasjon og vurdering, Operasjoner og Forsyninger. Organisasjonen så dermed slik ut:⁵³



Den sentrale staben holdt til i Beirut. Med utgangspunkt i hovedstasjonene søkte UNOGIL å nå grensen så snart som mulig, og det ble etter hvert opprettet understasjoner, og stasjonære og mobile observatørposter.⁵⁴ Flyavdelingen besto i utgangspunktet av 4 små rekognoseringsfly og 2 helikoptre, men økte underveis til 16 rekognoseringsfly og 8 helikoptre.⁵⁵ Den etablerte seg på Beirut International Airport. Flyplassen var i bruk på normalt vis, men kontakten med den sivile delen var liten.⁵⁶

Observatørteamene ble satt sammen av ulike nasjoner.⁵⁷ Langs veien til grensen ble det opprettet kontrollposter for kontroll av kryssende transport.⁵⁸ Det ble i første fase etablert 10 OP'er, i tillegg til en reserve av observatører ved hovedkvarteret og ved noen av OP'ene. Innen 8. august var det opprettet 5 hovedstasjoner. Fullt utbygd i midten av november hadde avdelingen 49 stasjoner, understasjoner og kontrollposter. Et evalueringsteam ved hovedkvarteret behandlet all innsendt informasjon.⁵⁹ Organisasjonen ble bundet sammen med samband; fra hovedkvarteret gikk det

⁵³ *ibid*, s 620-621

⁵⁴ Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 127

⁵⁵ *ibid*, s 127

⁵⁶ UNOGIL fikk låne en tom hangar, og en tankbil ble besørget av den sivile flyplassen. Utenom dette hadde man lite sivile ressurser tilgjengelig. Intervju med Tor Hoff.

⁵⁷ Bull: "De Forenede Nasjoners Observatørgruppe i Libanon i 1958", s 639-641

⁵⁸ Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 127

⁵⁹ Marki: *De forente nasjoners fredsbevarende observatøroperasjoner*, s 130

direkte telefon og telegrafsamband til hovedstasjonene, som igjen hadde samband til sine underlagte ledd. Mellom jeepene og flyene var det radiosamband, og sambandstjenesten arbeidet 24 timer i døgnet.⁶⁰

UNOGIL hadde i november 12 OP-fly,⁶¹ 6 helikoptre og 290 hjulkjøretøy til disposisjon. Antallet observatører var 287 i september og 591 i november. Da tilbaketreningen startet i desember var det 375 observatører, inkludert 32 underoffiserer som skulle støtte bakkeoperasjonene og 90 underoffiserer som skulle støtte luftoperasjonene.⁶²

2.5 UNOGILs operasjoner

2.5.1 Generelt

Opposisjonen kontrollerte i praksis hele den 324 km lange grensen mot Syria,⁶³ og for å kunne løse oppdraget var det helt nødvendig at UNOGIL fikk adgang til alle deler av grensen.⁶⁴ I løpet av borgerkrigen mistet regjeringen i tillegg kontrollen i ca halvparten av Libanons landområde.

Observatørene ble i begynnelsen ikke akseptert av opposisjonen, og miner, beskytning og trusler hindret dem i å nå grensen.⁶⁵ ”Araberne ødslet med ammunisjon og miner, de sprengte veier og broer uten noen som helst taktisk begrunnelse”,⁶⁶ og i praksis kunne bare det sentrale Libanon samt noen få mil av grensen mot Syria kontrolleres.⁶⁷ Resten av områdene holdt av opposisjonen kunne bare patruljeres av fly, inkludert fotografering og rekognosering om natten.⁶⁸ I tilgjengelige områder opererte UNOGIL med hyppige patruljer på alle kjente veier, med kontinuerlig radiokontakt mellom OP'er, kjøretøy og hovedkvarteret.⁶⁹

I sin første rapport til Sikkerhetsrådet, datert 1. juli 1958, poengterte UNOGIL problemene rundt observatørjobben, og fastslo at de foreløpig ikke kunne fremskaffe noe dokumentasjon eller bevis på omfattende infiltrasjon.⁷⁰ Libanons klager om masseinfiltrasjon ble ikke støttet, og situasjonen i landet ble stemplet nærmest som ”borgerkrig”.⁷¹ Den libanesiske regjeringen kritiserte rapporten og

⁶⁰ Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 127

⁶¹ Flere kilder mener at dette tallet var 18 fly. På denne tiden var imidlertid de 4 svenske Harvard-flyene fløyet tilbake til Sverige, og UNOGIL hadde derfor kun 12 Cessna L-19.

⁶² Marki: *De forente nasjoners fredsbevarende observatøroperasjoner*, s 128-137

⁶³ Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 130

⁶⁴ Marki: *De forente nasjoners fredsbevarende observatøroperasjoner*, s 131

⁶⁵ 2 av observatørene som prøvde å komme seg inn i området til en av de store opprørslederne kjørte på en mine. Begge overlevde, men den ene fikk splinter i magen og hodet. En norsk offiser var blant dem som hentet ofrene ut, og de måtte trekke opp 13 antitankminer før de kom frem til bilen. Se Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 137-138

⁶⁶ Jan Berge: ”Spredte inntrykk fra tjenesten i UNOGIL”, *Luftvernartilleriets befalsforening* jan/feb 1959

⁶⁷ S E Everstål: ”Svensk flyg i FN-tjänst”, *Ett år i luften 1959 - 1960* (Malmö, Allhelms Förlag 1959), s 156

⁶⁸ http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/co_mission/unogil.htm

⁶⁹ Marki: *De forente nasjoners fredsbevarende observatøroperasjoner*, s 129

⁷⁰ http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/co_mission/unogil.htm

⁷¹ Lash: *Dag Hammarskjöld*, s 120

mente den var ufullstendig og misledende. De tok sterk avstand fra den og insisterte på at FAR fortsatte sin ”massive, illegale og umotiverte intervensjon i Libanons anliggender”.⁷²

Etter hvert ga enkelte opposisjonsledere etter, og 15. juli oppnådde UNOGIL fri adgang til alle deler av grensen,⁷³ Alle de planlagte permanente observasjonspostene ble så etablert med 1-3 observatører på hver post.⁷⁴ UNOGIL mottok garantier om fullstendig frihet til å utføre bakkepatruljer i området nord for Tripoli, og militære observatører utførte inspeksjon av alle kjøretøy og laster som entret Libanon over den nordre grensen.⁷⁵

16. juli ga UNOGIL ut en foreløpig rapport som erklærte at alle seksjonene av Libanons grense var nådd.⁷⁶ Nå økte behovet for en utvidet styrke, og det ble fremmet forslag om utvidelse av UNOGIL i en ny foreløpig rapport utgitt neste dag.⁷⁷ Rapporten indikerte at antallet observatører burde økes til 200, med ytterligere fly og mannskaper. Med den planlagte økningen ville det bli mulig å påta seg direkte og kontinuerlig patruljering av den reelle grensen.⁷⁸ USA bestemte seg for å intervensjonere i Libanon etter statskuppet i Irak 14. juli. En uke senere stod det 10 000 amerikanske soldater i landet, og USA uttalte at de ikke var villige til å trekke seg ut igjen før FN stilte en garanti for ”indirekte aggresjon”, noe som også gjorde behovet for økt personellramme tydelig.⁷⁹ I oversendelsen av rapporten uttalte Generalsekretæren at han fullt ut støttet UNOGILs plan.⁸⁰

UNOGIL måtte drive en utstrakt etterretningstjeneste, og de ville legge en demper på den aggressive stemningen ved å vise FNs flagg på flest mulig steder og oftest mulig. Med hensyn til den påståtte illegale infiltrasjonen av personell, slo UNOGIL fast at grensens natur, den naturlige landsby- og familiebevegelse på tvers av grensene, og den frie flyten av handelsprodukter i begge retninger, var blant de faktorene som måtte tas hensyn til i utarbeidingen av evalueringen.⁸¹

I slutten av juli begynte UNOGIL å operere om natten også, og observatørene opplevde med dette beskytning og andre farlige situasjoner.⁸² Det hadde vært hardkjør fra første stund, og allerede i slutten av juli var observatørene overarbeidet og utslitt, og de var nødt til å sende hjem en del av

⁷² http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/co_mission/unogil.htm

⁷³ Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 130 En av disse postene ble etablert etter at en norsk og en svensk offiser la i vei på esel inn i området til en stor opprørsleder. De kom så nære som 1 km fra huset hans før de ble tatt av noen bevæpnede gjetere. På den måten fikk de personlig kontakt med lederen, og kort tid etter hadde de en fast observasjonspost på grensen til Syria i dette området. Se Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 137-138

⁷⁴ Marki: *De forente nasjoners fredsbevarende observatøroperasjoner*, s 131; http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/co_mission/unogil.htm; Intervju med Tor Hoff

⁷⁵ http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/co_mission/unogil.htm

⁷⁶ *ibid*

⁷⁷ Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 133

⁷⁸ http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/co_mission/unogil.htm

⁷⁹ Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 133

⁸⁰ http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/co_mission/unogil.htm

⁸¹ Marki: *De forente nasjoners fredsbevarende observatøroperasjoner*, s 136

dem. Varme, dårlig mat, fiendtlig innstilt befolkning, isolasjon og drepende kritikk fra regjeringen⁸³ innvirket også på forholdene.⁸⁴ Etter hvert fikk observatørene hviledager og permisjoner, og dette slo positivt ut på effektiviteten.⁸⁵ I slutten av juli ankom en ny etterretningsoffiser, og han startet med å granske rapportene som var utgitt. Han kom frem til at rapportene ga et riktig bilde av situasjonen, og at regjeringens kritikk av UNOGIL var uberettiget.⁸⁶

30. juli avga UNOGIL en periodisk rapport på sine aktiviteter og observasjoner. Den slo fast at de militære observatørene gjorde en meget god jobb, ofte i farlige og vanskelige omstendigheter.⁸⁷

Intensiv fly- og helikopteraktivitet ble gjennomført dag og natt, og deres observasjoner ble deretter kontrollert av observatører på bakken.⁸⁸ Gruppen konkluderte med at dersom infiltrasjon foregikk, begrenset det seg i så fall til lette våpen og ammunisjon.⁸⁹ Observatørene observerte ofte bevæpnede grupper, men de kunne ikke i noe tilfelle avdekke nærværet av personer som med sikkerhet hadde ankommet fra andre siden av grensen i den hensikt å kjempe.

Opposisjonselementenes stridsstyrke var heller ikke stor nok til at den kunne håndtere fiendtligheter fra en godt bevæpnet regulær militær styrke.⁹⁰

31. juli ble det gjennomført presidentvalg etter en ukes utsettelse,⁹¹ og general Fuad Chehab ble valgt til president. Hans første mål var å få de utenlandske troppene ut av landet.⁹²

Etter presidentvalget var det fortsatt 2 måneder før makten skulle overføres til den nye presidenten. Det intrådte en offisiell våpenstillstand, men regjeringen evnet ikke å opprettholde ro og orden, og opposisjonslederne mistet kontrollen over mange av sine folk. Etter at Chehab hadde overtatt som president, fikk han Kerami, en opposisjonsleder, til å danne regjering, samtidig som UNOGILs utvidelsesplaner ble satt i verk. Keramis regjering fikk halve befolkningen mot seg, og borgerkrigen fortsatte med ombyttede roller.⁹³ I denne perioden forekom det daglig drap, kidnappinger, sabotasje

⁸² Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 132; Marki: *De forente nasjoners fredsbevarende observatøroperasjoner*, s 133

⁸³ President Chamoun uttalte at observatørene var ubrukelige, at de badet og solte seg dagen lang eller ferierte i fjellene. Selv om dette ble tilbakevist i en erklæring fra den libanesiske liaisonkomiteen, gikk påstandene ukritisk ut i verdenspressen. Dette kan være en reaksjon på UNOGILs nøytralitet, da UNOGIL fra første øyeblikk fikk inntrykk av at de libanesiske myndighetene ønsket å utnytte FN til sin fordel, ved for eksempel at FN fant en situasjon som ga grunnlag for å anbefale en militær intervensjon. Meldinger som inneholdt alarmerende informasjon om innblanding utenfra ble sendt fra regjeringen, men da UNOGIL ba om tillegginformasjon, fikk de aldri noe svar. Se Bull: *På post i Midtøsten*, s 21; Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 132

⁸⁴ Marki: *De forente nasjoners fredsbevarende observatøroperasjoner*, s 133

⁸⁵ Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 132

⁸⁶ Bull: *På post i Midtøsten*, s 21

⁸⁷ http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/co_mission/unogil.htm

⁸⁸ Marki: *De forente nasjoners fredsbevarende observatøroperasjoner*, s 136

⁸⁹ http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/co_mission/unogil.htm

⁹⁰ Dette sett ut i fra observasjonene gjort rundt bevæpning og organisasjon i de opposisjons-holdte områdene. *ibid*

⁹¹ Chamoun hadde også prøvd å utsette valget ytterligere, men uten hell. Bull: *På post i Midtøsten*, s 28

⁹² Lash: *Dag Hammarskjöld*, s 125

⁹³ Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 133

og lignende, og observatørene ble ofte tilkalt som vitner. Observatørene fikk også en ny oppgave som ikke var beskrevet i mandatet; å være meglere mellom 2 stridende parter. Dette kunne også være familiefæider som etter hvert hadde blusset opp med betydelig styrke.⁹⁴ Praktisk talt hver dag ble UNOGIL bedt om å megle, og denne oppgaven varte helt til misjonen ble avviklet.⁹⁵

Natten mellom 14. og 15. oktober dannet Kerami i siste liten en ny regjering med bare 4 medlemmer; 2 kristne og 2 muhammedanere. Etter noen spede forsøk på motrevolusjon, bedret situasjonen seg. Befolkningen begynte å vende tilbake til sine vanlige liv, med unntak av en del av familiefæidene.⁹⁶ UNOGIL rapporterte i sin fjerde rapport til Sikkerhetsrådet, som var i omløp 29. september, at de militære observatørene hadde vært i stand til å reetablere tillit hos partene, og at de hadde oppnådd forståelse for sitt arbeide hos store deler av befolkningen.⁹⁷ På tross av nærværet av et betydelig antall bevæpnede menn, hadde det ikke vært noen store sammenstøt mellom den libanesiske hæren og organiserte opposisjonsstyrker. Ingen tilfeller av infiltrering hadde blitt avdekket, og dersom noen infiltrering fortsatt var tilstede, måtte omfanget av den karakteriseres som ubetydelig.⁹⁸

Fordi det ble rolig i landet, ble ikke UNOGILs utvidelsesplan fullført i sin helhet, og styrken omfattet på sitt største 592 mann fra 21 land. Norges andel var den femte største.⁹⁹

2.5.2 Luftoperativt

Ankomsten av fly og helikoptre var av stor betydning for at observatørene skulle kunne tilnærme seg den østlige og nordlige grensen.¹⁰⁰ I utgangspunktet besto flyavdelingen av 4 små rekognoseringsfly¹⁰¹ og 2 helikoptre,¹⁰² og innen Air Service tjenestegjorde det hovedsakelig skandinaver.¹⁰³ De 2 helikoptrene kom 25. juni, og disse var bemannet av norsk personell.¹⁰⁴ Svenskene bidro i begynnelsen med 12 mann, og 4 fly av typen SK 16 Harvard Texan. De landet i Beirut 1. juli, og ble fulgt av et transportfly med reservedeler og annen utrustning. Flyene ble fløyet

⁹⁴ Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 133

⁹⁵ Bull: "De Forenede Nasjoners Observatørgruppe i Libanon i 1958", s 623. Dette var en uhyggelige perioden for observatørene, men tilleggsoppdraget ble utført på en utmerket måte. Se Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 133

⁹⁶ *ibid*

⁹⁷ Marki: *De forente nasjoners fredsbevarende observatøroperasjoner*, s 137;

http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/co_mission/unogil.htm

⁹⁸ *ibid*

⁹⁹ Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 142

¹⁰⁰ http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/co_mission/unogil.htm

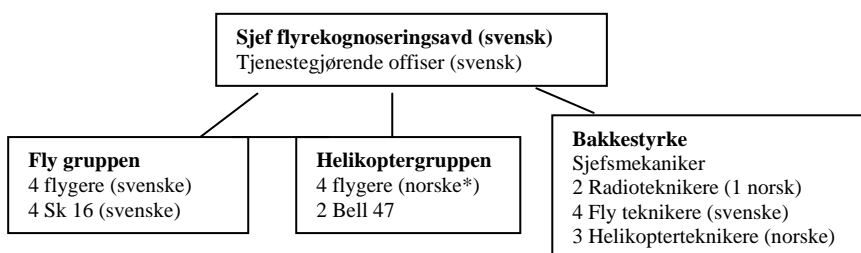
¹⁰¹ I følge UNOGIL monthly aircraft sheet, var de 4 første flyene av typen Cessna L-19 A

¹⁰² Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 127

¹⁰³ Everstål: "Svensk flyg i FN-tjänst", s 164

¹⁰⁴ Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 130; Bull: "De Forenede Nasjoners Observatørgruppe i Libanon i 1958", s 560

av svenske flygere,¹⁰⁵ og hadde svenske flyteknikere.¹⁰⁶ UNOGIL Air Service organisasjonen fra 1. juli til 31. august så ut som følger:¹⁰⁷



* I den svenske artikkelen "UNOGIL – svensk FN-flyg i Libanon" forteller forfatteren at helikoptrene for det meste ble fløyet av italienerne. Dette er i henhold til andre kilder ikke korrekt, da 4 av flygerne var norske, og siden de 4 italienerne ikke kom før 31 august (se senere opplysninger).

Allerede dagen etter ankomst ble de første flyoperasjonene gjennomført, og oppdraget var å følge virksomheten på bakken ved hjelp av kikkert og kamera.¹⁰⁸ Fordi organisasjonen var underbemannet, måtte de svenske flygerne skifte på å tjenestegjøre i staben, hvor de hadde oppgaver som å planlegge flyvirksomheten, gi ordrer, ta i mot og sammenstille rapporter osv. I tillegg måtte tjenestegjørende offiser bestille reservedeler, fungere som fotograf og andre lignende oppdrag inntill organisasjonen ble utvidet.¹⁰⁹

Harvardflyene fløy lite etter at de 8 nye Cessnaene kom i august.¹¹⁰ SK 16-maskinen var langvinget, stor og lite egnet til overvåkingsformål.¹¹¹ Flytid på 2½-3 timer var for kort og sårbarheten for skudd fra bakken stor. De 4 Harvard-flyene fløy til sammen 58 oppdrag i juli, men kun 20 til sammen i august og september, og ble sendt hjem til Sverige i oktober.¹¹² De 4 Cessna-maskinene som hadde vært der fra starten av, hadde derimot en jevn fordeling av oppdrag hele veien og fløy 56 oppdrag i juli, 48 i august, 72 i september, 53 i oktober og 47 i november.¹¹³

¹⁰⁵ En av flygerne var imidlertid nordmann, opprinnelig helikopterflyger, men han hadde sivilt småflysertifikat og fikk utsjekk på rekognoseringsflyene i Libanon. Hoff: "40 år siden UNOGIL"

¹⁰⁶ Everstål: "Svensk flyg i FN-tjänst", s 156-158. Flygruppens befal var daværende kaptein S E Everstål, se "UNOGIL – svenskt FN-fly i Libanon", *Flyghistoriskt månadsblad* nr 1-2/1982 (Stockholm), s 10 (ukjent forfatter)

¹⁰⁷ Everstål: "Svensk flyg i FN-tjänst", s 159

¹⁰⁸ Everstål: "Svensk flyg i FN-tjänst", s 156-158

¹⁰⁹ *ibid*, s 160. Om det samme gjaldt de norske flygerne er uvisst, men i følge Hoff hadde nordmennene stort sett flyoppdrag.

¹¹⁰ Tallene her varierer fra kilde til kilde. Everstål mener at de 4 SK 16 flyene ble erstattet av 12 Cessna L-19. Jansen har imidlertid funnet kopi av flysedler (UNOGIL monthly aircraft sheet) fra 4 Cessna L 19, som fløy allerede i juli, og Hoff mener at disse 4 Cessnaene var de første flyene på stedet. Andre kilder mener det var totalt 18 fly, men oppgir ikke hvor de siste 2 eventuelt skulle komme fra. I henhold til flysedlene var det 4 SK 16 og 4 L-19, samt 2 Bell 47 tidlig i misjonen. Så ankom det 6 nye Bell 47 og 8 nye Cessna L-19, før de 4 SK 16 Harvard ble fløyet hjem til Sverige i oktober.

¹¹¹ Intervju med Tor Hoff; "I FN-tjänst", *Flyghistoriskt månadsblad* nr 6-7/1977, Stockholm, s 87 (ukjent forfatter)

¹¹² UNOGIL monthly aircraft sheet; Everstål: "Svensk flyg i FN-tjänst", s 158

¹¹³ UNOGIL monthly aircraft sheet

Nordmennene i helikoptergruppen ble organisert i samme avdeling som svenskene og var underlagt den svenske gruppesjefen. Hele gruppen var underlagt stabssjefen, og mottok sine ordrer fra sjefen for operasjonsavdelingen i staben.¹¹⁴ Flygerne ble briefet på hovedkvarteret før oppdrag, og fløy som oftest sammen med 1 observatør. Dersom de ikke hadde med observatør fra Beirut, hentet flygeren en mann fra en av utepostene og de fløy sammen langs grensen.¹¹⁵ Helikopteret kunne holde seg flygende i ca 2 timer, men fordi man hadde mulighet for drivstoffpåfylling, kunne man være ute hele dagen.¹¹⁶ Rekognoseringsflyene hadde lengre flytid, de første Cessnaene kunne holde seg i luften i opptil 3 timer, de nye Cessnaene i hele 4-5 timer. Flyene hadde vanskeligere for å gå ned, men i nødstilfeller trengte de liten plass, og kunne gå ned på en bred vei eller fotballbane. De måtte imidlertid tilbake til basen for å etterfylle drivstoff. Flyene opererte 24 t i døgnet med overvåking, men det var sjelden mer enn 4-5 fly i luften samtidig.¹¹⁷ Helikoptrene drev kun overvåking, og kun på dagtid. Litt etter ankomst av flyene ble stasjonsmateriell, reservedeler og annet utstyr fløyet ned fra Sverige med en amerikansk C-124 Globemaster.¹¹⁸

Det hyppigst patruljerte området var grensen i nord, men UNOGIL fløy over hele landet. Dersom de oppdaget ting på bakken, tok de bilder for å dokumentere og skrev rapport etter landing.¹¹⁹ Kamerautrustningen var svensk og besto av 3 håndholdte Hasselblads kameraer med 6 x 6 format. Utstyret var på ingen måte avpasset behovet.¹²⁰ Flyrutene la de opp selv, de ”fløy akkurat som de hadde lyst til,”¹²¹ og helikoptrene overvåket først og fremst veiene på grensen mellom Syria og Libanon. I henhold til Hoff var operasjonsrutinene de samme hele veien, men de foregikk på noe ulike steder.¹²²

Flyrekognoseringen betydde bedre kontroll på hva som foregikk i grenseområdene, og flygerne ble etter hvert i stand til å kjenne igjen byer og virksomhet. De lærte seg å kjenne igjen de ulike bilene, og kunne lett fastslå når en by hadde besøk av fremmede. Med kikkert kunne de til og med skjelne

¹¹⁴ Everstål: ”Svensk flyg i FN-tjänst”, s 160. I følge den norske teknikerer, fikk nordmennene imidlertid aldri melding om at det var noen fastsatt organisasjon. I henhold til Everstål var sjefen svensk, men på spørsmål om dette svarte Hoff: ”ja, det ser sånn ut”. De hadde ingen sjef de forholdt seg til de ”hadde ikke bruk for noen sjef”. ”Det var aldri noe som skulle gå tjenestevei eller noe sånt, vi hadde det bare bra vi, så lenge vi fikk reservedeler var vi jo fornøyde”. Intervju med Tor Hoff

¹¹⁵ Hoff forteller at vektfordelingen på helikopteret var så kritisk at når flygeren fløy alene, måtte man flytte batteriet fra den ene siden til den andre for å få rett balanse. Derfor fløy man stort sett bestandig med 2 personer, og teknikerne ble med som ballast ut til utestasjonene hvor observatørene ble plukket opp. Cessnaen hadde også bare plass til en passasjer, og hadde samme problemet med vektfordelingen. Intervju med Tor Hoff

¹¹⁶ Etterfylling skjedde på utestasjonene, men ikke på noen mer avansert måte enn at det var bensin på jerrykanner. Fordi det ofte var kondens i vannet, måtte de filtrere med en trakt med skinn ved fylling. Intervju med Tor Hoff.

¹¹⁷ ibid

¹¹⁸ ”I FN-tjänst”, s 87

¹¹⁹ Intervju med Tor Hoff

¹²⁰ Everstål: ”Svensk flyg i FN-tjänst”, s 160

¹²¹ Intervju med Tor Hoff

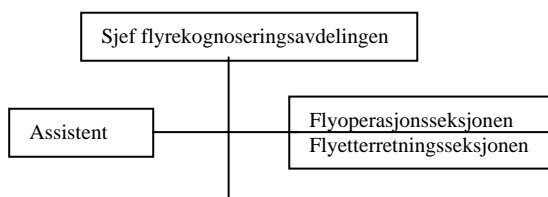
¹²² ibid

en del av menneskene på bakken. Veiene og karavanstier ble så velkjente at de også i mørket kunne følge med om det foregikk noen transporter på dem.¹²³

I sin rapport av 30. juli, rapporterte UNOGIL at de gjennomførte fly og helikopteraktivitet dag og natt.¹²⁴ Det var mye jobb og problemer med de første helikoptrene, og eneste hjelpemiddel var en verktøykasse med grovt, uegnet verktøy.¹²⁵ Etter hvert kom imidlertid materiellbefal, reservedeler og noe utstyr, så jobben ble lettere.¹²⁶ De 2 første helikoptrene fløy mye i begynnelsen, men ble lite eller ikke noe brukt etter at de nye ankom i august. De ble da mer eller mindre ”faset ut” - ”eller det var i hvert fall ingen som ville fly dem”.¹²⁷ Antall oppdrag på disse 2 var 56 i juli og 54 i august, og etter dette ble de knapt benyttet i det hele tatt.¹²⁸

14-15. august ankom 6 nye helikoptre av typen Bell 47 G2,¹²⁹ amerikanske helikoptre fra lager i Tyskland.¹³⁰ De var flunkende nye og krevde lite vedlikehold og reparasjon. Det var imidlertid en del nytt og ukjent utstyr, men mannskapet støttet seg til håndbøker som fulgte med.¹³¹

Etter hvert ble også flybesetninger til helikoptre og rekognoseringsfly supplert fra flere av de andre nasjoner som deltok. Det kom teknikere fra Sverige,¹³² italienske flygere kom ned 31. august, og i september kom det til danske helikopterteknikere.¹³³ Flyavdelingen ble økt fra ca 20 mann til nærmere 100 personer.¹³⁴ De 4 Cessnaene ble i august supplementert med 8 stk nye Cessna L-19 Bird Dog, som var et lett rekognoseringsfly, og meget godt egnet for oppgavene. L-19 var totalt overlegen Sk 16-flyene i denne typen oppdrag og anskaffelsen økte UNOGILs muligheter til å trygt kunne løse sitt oppdrag i betydelig grad.¹³⁵ UNOGIL Air Service i september-november var som følger:¹³⁶



¹²³ Everstål: ”Svensk flyg i FN-tjänst”, s 160-161

¹²⁴ Marki: *De forente nasjoners fredsbevarende observatøroperasjoner*, s 136

¹²⁵ Intervju med Tor Hoff

¹²⁶ Hoff: ”40 år siden UNOGIL”

¹²⁷ Intervju med Tor Hoff

¹²⁸ UNOGIL monthly aircraft sheet

¹²⁹ Hoff: ”40 år siden UNOGIL”

¹³⁰ De to første helikoptrene var av typen Bell 47D1 eller E, og hadde kun én tank, de 6 nye Bell 47G 2 hadde to tanker. De to helikoptrene hadde forskjellige motortyper, men i prinsippet var de ellers like. Intervju med Tor Hoff

¹³¹ ibid

¹³² Hoff: ”40 år siden UNOGIL”

¹³³ De italienske flygerne kunne ikke særlig mye engelsk og var lei av å fly etter intens flyging under krigen. De norske teknikerne var derfor med italienerne i lufta, geleidet dem, hjalp til med radiosambandet og fikk til og med fly selv.

Intervju med Tor Hoff

¹³⁴ Everstål: ”Svensk flyg i FN-tjänst”, s 161

¹³⁵ ”I FN-tjänst”, *Flyghistoriskt månadsblad*; ”UNOGIL – svenskt FN-fly i Libanon”, *Flyghistoriskt månadsblad*, s 10

¹³⁶ Everstål: ”Svensk flyg i FN-tjänst”, s 161



* Dette tallet er i henhold til Kapt Everstål, Ett år i luften. Norske opplysninger og deriblant teknikere Hoff sier imidlertid at det var 8 stk Bell, ikke 7. Siden det var nordmennene som hadde ansvaret for helikoptrene, er det nærliggende å tro at det rette tallet er 8.

Med den nye organisasjonen kunne man arbeide mye mer effektivt. Styrken var nå så stor at observatørene kun fløy 3-4 timer per døgn og hadde god tid til rapportskriving etter landing.¹³⁷ De hadde med seg observatører på alle sine tokt, og besetningen fikk bedre informasjon før oppdrag. En kommandosentral fungerte kontinuerlig, og hadde via radio forbindelse med fly og jeoper, som fantes i alle deler av landet. En radiopeiler i flyet gjorde det mulig for flygeren å lete opp en jeep når det var nødvendig, og dette samarbeidet resulterte i en meget effektiv overvåkning.¹³⁸ 24 timers omfattende flyrekognosering gjorde at FN gjennom UNOGIL hele tiden kunne presentere et relativt nøyaktig og objektivt bilde av situasjonen i Libanon. UNOGIL kunne ikke si med sikkerhet hvor mye våpen som kom over grensen fra Syria, men under borgerkrigen kom det utvilsomt inn en del, for det meste håndvåpen.¹³⁹ En del avdelingsvåpen var også til disposisjon for opprørerne, dette dreide seg om et mindre antall mitraljøser, maskingevær og bombekastere, og noen påstå også at det fantes 10,5 cm kanoner.¹⁴⁰ Etter Bulls mening var likevel den viktigste innblandingen fra FAR propaganda over radio og økonomisk støtte.¹⁴¹

Flygerne hadde ikke regnet med særlig beskytningsfare, men dette oppsto flere ganger, og taktikken ble mer forsiktig. De lærte seg etter hvert lyden av forbipasserende kuler, og kunne markere områdene hvor beskytning forekom på kartet.¹⁴² Rekognoseringsflyene ble beskyttet noe oftere enn helikoptrene, men det hendte også at helikoptrene ble truffet.¹⁴³ Ingen alvorlige uhell inntraff, men

¹³⁷ Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 140

¹³⁸ Everstål: "Svensk flyg i FN-tjänst", s 163

¹³⁹ Håndvåpnene var alt fra dem produsert rundt 1900 til helt moderne våpen. Det er tradisjon i området at de fleste menn hadde våpen, men mens de før borgerkrigen hadde ett, gikk de under krigen ofte rundt med 2-3 våpen hver. Se Bull: "De Forenede Nasjoners Observatørgruppe i Libanon i 1958". Inntrykket til teknikerne var at det foregikk smugling "ad mass" og at det ble tatt "mange avslørende bilder", noe som ikke støttes av UNOGILs rapporter. Intervju med Tor Hoff

¹⁴⁰ Bull: "De Forenede Nasjoners Observatørgruppe i Libanon i 1958", s 638

¹⁴¹ Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 134

¹⁴² Everstål: "Svensk flyg i FN-tjänst", s 160-161

¹⁴³ Helikoptrene fløy ikke særlig høyt, de holdt seg i ca 1000 - 2000 fot, og på grunn av varmen fløy de uten dører. Intervju med Tor Hoff

man måtte nødlande noen ganger.¹⁴⁴ I minst 67 tilfeller ble FN-observatører beskytt, og UNOGILs fly og helikoptre ble tatt under ild minst 59 ganger. 9 ganger ble flyene truffet,¹⁴⁵ og i 2 tilfeller ble flygere skadet.

Midt i november hadde UNOGIL 12 OP-fly og 6 helikoptre til disposisjon, og til sammen fløy UNOGIL Air Service en strekning tilsvarende 15 ganger rundt jorden; totalt 2850 timer.¹⁴⁶ Over 200 fotooppdrag ble gjennomført med vellykket resultat, 1200 bilder ble tolket, og 40 mer omfattende bildetolkningsrapporter ble skrevet.¹⁴⁷ Antallet operasjoner med de 6 nye Bell'ene var relativt jevnt i hele perioden; 91 i august, 70 i september, 87 i oktober, 30 i november.¹⁴⁸ De 8 sist ankomne Cessnaene fløy 94 i august, 147 i september, 156 i oktober og 104 i november. Totalt fløy helikoptrene 394 oppdrag, mens flyene fløy 857 oppdrag.¹⁴⁹ Ytterligere 6 L-19 rekognoseringsfly med utstyr for nattfotografering var bestilt, men den modifikasjonen som skulle til for å tilfredsstille kravene til nattfotografering tok for lang tid å utføre, så disse fikk UNOGIL aldri til disposisjon.¹⁵⁰ Det var også bestilt flere helikoptre som aldri ble tildelt UNOGIL.¹⁵¹ Bull understreket i etterkant av oppdraget nytten de hadde av flyene og helikoptrene. Uten disse ville man hatt "betydelige større vanskeligheter".¹⁵²

2.6 Amerikansk innblanding

14. juli ble det gjort statskupp i Irak, og president Chamoun ba USA om å intervenere for å beskytte Libanons politiske selvstendighet og territoriale integritet. 15. juli gjorde amerikanerne landgang i Libanon.¹⁵³ De kom sjøveien og slo seg til på stranden, noen få kilometer sør for Beirut. Dette skapte stort oppstyr, nordmennene måtte evakuere hotellet de bodde på¹⁵⁴ og observatørene måtte flykte bak regjeringsstyrkens linjer. Den amerikanske invasjonen var et tilbakeslag for UNOGIL,¹⁵⁵ som umiddelbart gjorde opphold i operasjonene, og var veldig forsiktige for å ikke virke partiske.¹⁵⁶

¹⁴⁴ *ibid*

¹⁴⁵ Disse tallene varierer noe; Bull, Kristiansen, Everstål og Hoff mener at flyene ble beskytt 59 ganger, Erling Lund mener 70 ganger.

¹⁴⁶ Hoff: "40 år siden UNOGIL"

¹⁴⁷ Everstål: "Svensk flyg i FN-tjänst", s 164

¹⁴⁸ UNOGIL monthly aircraft sheet

¹⁴⁹ *ibid*

¹⁵⁰ Bull: "De Forenede Nasjoners Observatørgruppe i Libanon i 1958", s 618

¹⁵¹ Everstål: "Svensk flyg i FN-tjänst", s 161. Antallet helikoptre som ble bestilt varierer i kildene, Everstål mener at 4 stk av større type var bestilt, mens det i Flyghistorisk månadsblad (nr 1-2/1982) står at det var bestilt 7 stk Bell 47D-1/H-13E Sioux.

¹⁵² Bull: *På post i Midtøsten*, s 33. Flygruppen fikk brev og meldinger fra observatørene på bakken, som var plassert i ensomme fjellandsbyer. De skrev bl a og takket for at FN flyene kom over akkurat sin landsby, da de mente dette høynet moralen blant de fredlige lokale og dempet overmotet hos enkelte opprørere. De ba også om å få sluppet ned aviser og annet som kunne lyse opp deres usikre og isolerte tilværelse. Se Everstål: "Svensk flyg i FN-tjänst", s 160.

¹⁵³ Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 131

¹⁵⁴ Intervju med Tor Hoff

¹⁵⁵ Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 132

¹⁵⁶ Intervju med Tor Hoff

FN poengterte offisielt at UNOGIL ikke hadde vært USAAs forpatrulje, slik flere opposisjonsledere trodde.¹⁵⁷ Flyoppholdet varte kun et par dager, og operasjonene til UNOGIL begynte igjen 17. juli.¹⁵⁸ Da hadde det vokst frem en stillestående overensstemmelse om at amerikanerne holdt seg til Beirut-området, mens UNOGIL fortsatte sine operasjoner nord og sør for byen og i grenseområdene.¹⁵⁹

2.7 Terminering av UNOGIL

UNOGIL kunne etter hvert som forholdene ble roligere fastslå at oppdraget var løst, og forslag om tilbaketrekning ble lagt frem. I forhold til infiltrasjon over grensen fra Syria, regnet UNOGIL med at ca 1200 syrere krysset grensen for å ta del i det indre libanesiske oppgjøret.¹⁶⁰ Bull mente at det var rekrutteringssentra i Damaskus og Homs, men at UNOGILs tilstedeværelse hadde innvirkning på hvor mange som kom over grensen.¹⁶¹

I et skriv datert 16. november 1958, erklærte utenriksministeren av Libanon at hjertelige og nære relasjoner mellom Libanon og Den forente arabiske republikk hadde gjenopptatt sitt normale forløp. For å fordrive enhver misforståelse som måtte hemme slike relasjoner, anmodet den libanesiske ledelsen om at Sikkerhetsrådet fjernet den libanesiske klagen fra sin agenda.¹⁶²

I sin siste rapport, datert 17. november, anbefalte UNOGIL at operasjonen skulle trekkes tilbake. 21. november la Generalsekretæren en plan for tilbaketrekningen, formulert av observatørgruppen, frem for Sikkerhetsrådet. Denne var akseptabel for Libanon.¹⁶³ Nedleggningen av stasjonene og understasjonene begynte som forberedelse til tilbaketrekningen i samsvar med planen 26. november, og den var fullført før utgangen av måneden. Observatørene ble trukket ut i 3 faser, med nøkkelpersonellet, personellet nødvendig for luftfart og logistikk-komponentene som de siste til å reise. Tilbaketrekningen var fullført 9. desember.¹⁶⁴ Ingen nordmann ble drept eller nevneverdig skadet under tjenesten i Libanon.¹⁶⁵

¹⁵⁷ Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 131

¹⁵⁸ Odd Bull: *På post i Midtøsten*, s 26

¹⁵⁹ Løsningen var i henhold til Bull god, for dersom FN hadde trukket seg ut, måtte USA antakelig ha besatt hele landet, med de problemer dette kunne medføre. USA holdt avtalen, med unntak av en del flyvinger langs grensen som gjorde forholdene vanskeligere for UNOGIL. Disse skal visstnok være gjennomført etter oppfordring av Chamoun.

Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 132; Bull: "De Forenede Nasjoners Observatørgruppe i Libanon i 1958", s 565

¹⁶⁰ Herav var ca 2/3 drusere (som bor på begge sider av grensen), som tradisjonelt kommer hverandre til unnsetning. Se Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 134

¹⁶¹ *ibid*, s 167

¹⁶² http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/co_mission/unogil.htm

¹⁶³ *ibid*

¹⁶⁴ *ibid*

¹⁶⁵ Kristiansen: *Norsk militær innsats*, s 167

3 Avsluttende betraktninger

UNOGIL ble satt inn for å dokumentere påstått infiltrasjon i Libanon fra FAR. Denne semesteroppgaven har dokumentert hva UNOGIL var, og hvilken rolle Norge og Luftforsvaret hadde i misjonen. Norge var delaktige på flere områder; det var norsk sjef for de militære styrkene, Norge var med og utarbeidet forslag til løsning på krisen,¹⁶⁶ og vi bidro med observatører, flygere, teknikere, etterretningsoffiserer og andre funksjoner. Noen av tallene og opplysningene varierer litt fra kilde til kilde. Dette kan være fordi en del av kildestoffet er produsert i relativt lang tid etter at misjonen ble avsluttet, og fordi det ikke finnes særlig mye skriftlig materiale å støtte seg til. Spesielt data og tall fra de svenske kildene rundt de norske helikopteroperasjonene avviker fra andre. Dette kan være fordi, som Hoff uttalte ”de blandet seg aldri inn i hva vi drev på med”.¹⁶⁷

Så hvorfor er dette en nær sagt glemt misjon? For det første var den iverksatt i en voldsom fart. Sjefen for de militære styrkene, Genmaj Odd Bull fikk kun 30 min betenkningstid på å vurdere om han tok stillingen eller ikke. Annet personell ble sendt av gårde i all hast, og var i arbeid i Libanon kun dager etter at den første henvendelsen fra FN kom til Norge. Det var få formelle skriv i omløp i forbindelse med misjonen; de fleste henvendelsene ble gjort muntlig, og for eksempel fikk store deler av personellet aldri noe beordringsskriv. Dessuten begynte styrken i det små, med 100 observatører, men utviklingen gjorde at misjonen utvidet seg litt etter litt. Hadde alle Norges avgivelser kommet etter kun én henvendelse fra FN, kan det tenkes at UNOGIL hadde fått større oppmerksomhet i Norge. Men selv på sitt største var UNOGIL for en liten misjon å regne, sammenlignet med for eksempel United Nations Emergency Force (UNEF) i Gaza som hadde en styrke på 5000 mann for å overvåke et relativt lite område. UNOGIL var i tillegg et oppdrag av kun 6 måneders varighet. Sammenlignet med 2 andre misjoner Norge bidro til på denne tiden, United Nations Truce Supervision Organization (UNTSO i 47 år) og United Nations Military Observer Group In Pakistan (UNMOGIP i 40 år), var dette meget kortvarig. Det at det i det hele tatt fantes 2 andre oppdrag i området allerede (UNTSO og UNEF), kan også ha hatt innvirkning på oppmerksomheten UNOGIL fikk, all den tid det ikke var noe nytt med konflikter i Midtøsten. Og i en tid med kald krig og trusselen fra øst som det norske Forsvarets soleklare fokus, virket kanskje et lite oppdrag i anledning en borgerkrig langt unna, ikke særlig relevant for Luftforsvaret.

Interessen i Norge var liten etter avsluttet oppdrag også. Mye av personellet gikk umiddelbart inn i sin vante jobb, og fikk lite spørsmål om hva de hadde opplevd. Det finnes heller ikke noen tegn på at misjonen behandlet i Stortinget etter at den var avsluttet. Til sammen førte dette til at det finnes

¹⁶⁶ Forslaget som til slutt ble godkjent i Sikkerhetsrådet var basert på et norsk utkast. Dette er imidlertid ikke diskutert i oppgaven, da dette er på et høyere nivå enn det som er fokus denne gangen.

¹⁶⁷ Intervju med Tor Hoff

lite dokumenter eller skriftlige arbeid som omfatter UNOGIL. Fra Luftforsvaret var det kun 22 offiserer som deltok, og av disse var hele 12 offiserer ordinære observatører. Siden det var få som hadde utdanning som helikopterflygere- og teknikere, omfattet imidlertid de 9 offiserene i luftoperative stillinger en relativt stor andel av helikoptermiljøet. Det er lett å anta at flygerne som i 6 måneder hadde fløyet skarpe oppdrag i et internasjonalt miljø brakte mange viktige erfaringer med seg hjem. Dessverre ser det ut som om deres erfaringer ikke ble videreført. Kadett Ramberg etterlyste så sent som i 1997 erfaringsoverføring, fastsatte doktriner og reglementer for helikopteroperasjoner i internasjonale operasjoner,¹⁶⁸ noe som tyder på at Luftforsvaret ikke har kommet særlig mye lengre i erfaringsoverføring de siste 40 årene.

UNOGIL ble i ettertiden omtalt som en vellykket operasjon. I løpet av 6 måneder roet situasjonen seg, og FN kunne trekke seg ut. Hvor mye som skyldtes FNs tilstedeværelse, hvilken rolle den amerikanske landgangen hadde, og om det i det hele tatt var hjelpen utenfra eller rett og slett valget av en ny president som avgjorde situasjonen kan diskuteres. Da er det langt lettere å anta at det luftoperative innslaget var avgjørende for at observatørene fikk gjort jobben sin.

¹⁶⁸ Leif Morten Ramberg: *Luftforsvaret en læringsorganisasjon? En studie av de logistiske utfordringene ifm NORAIRs deployering til Bosnia 1993* (Trondheim, Luftkrigsskolen 1997), s 23 og 30-31

Kilder

Rolf Kristiansen (1970): Norsk militær innsats for De Forente Nasjoner (1949 – 1970), Kap 6 – Norsk militær observatørtjeneste i Libanon side 121 – 142. Forsvarets Krigshistoriske avdeling, 40 år siden UNOGIL – Tor Hoff (1998): Artikkel i Den blå beret: Sjekkposten nr 2/ 1998, side 24 – 27 + originalmanuskript

Libanon 1958 – The events – <http://www.gsansom.demon.co.uk>

S E Everstål (1959): Artikkel i Ett år i luften 1959 - 1960, Allhelms Förlag, Malmö, side 155 -165

Petter Marki (2003): De forente nasjoners fredsbevarende observatøroperasjoner, Oslo, Fokiv, side 127 - 138

Odd Bull (1973): På post i Midtøsten, Gyldendal Norsk Forlag A/S, Oslo, side 11 - 35

Erling Lund (1963): Observatørtjeneste. Internasjonal politikk nr 1-2/63, s 132 - 153

Joseph P Lash (1961): Dag Hammarskjöld. Et liv for fred. Gyldendal Norsk Forlag, Oslo, side 117 - 132

FN sambandet i Oslo – to artikler.

Internett – www.un.org: mandat, historie, organisasjon, resolusjon

4 Levende kilder

Tor Hoff, helikoptertekniker ved ØHF og i UNOGIL. Elektronikk som spesialfelt.

Per Einar Jansen, arbeider med Luftforsvarets historie

Svein Duvsete, skriver Luftforsvarets historie Bind 3 fra 1945 – 1990.

5 Riksarkivet Forsvarsarkivet

Utenriksdepartementets arkiv

6 Bøker

Mohn, Albert Henrik: Fra Algerie til Kuwait

7 Utenlands

Sverige: Forsvarshögskolans bibliotek, Krigsarkivet, Dag Hammarskjöldbiblioteket

Danmark: Flyvetaktisk kommando



SEMESTEROPPGAVE

**Luftmakt og sikkerhetspolitikk
KS 1/I**

Luftforsvarets helikopteroperasjoner i Kongo

Kadett Kenneth Vika

April 04

Innholdsfortegnelse

Innholdsfortegnelse	1
1 Innledning.....	2
1.1 Problemstilling	3
1.2 Avgrensning	3
1.3 Tilnærming	3
2 Metode / kildekritikk	4
3 Bakgrunn	6
4 Drøfting	8
4.1 I Norge.....	9
4.1.1 Rekruttering av personell	9
4.1.2 Materiell	11
4.1.3 Trening	11
4.2 I Kongo.....	12
4.2.1 Organisering	13
4.2.2 Økonomiske forhold.....	14
4.2.3 Oppdrag	15
4.2.4 Bakkebasert støtte	16
4.2.5 Punktum	17
4.3 Vurdering	19
5 Konklusjon	22
6 Kilder.....	23
7 Vedlegg	25
7.1 Personelliste	25
7.2 Tekniske data.....	26
7.2.1 H-19D (Sikorsky 55).....	26
7.2.2 H-13 (Bell 47G)	26
7.3 Ordliste	26

1 Innledning

Da FN gikk inn i Bosnia i 1992 var det på ingen måte første gangen FN intervenerte i en stats indre anliggende. I Kongo-konflikten fra 1960 til 1964 var FN engasjert i den til da største FN-operasjonen, både med tanke på oppdragets størrelse, operasjonsområdets utstrekning, og personellets innsats, da mer enn 70 000 soldater fra 38¹ land deltok.

Kongo hadde ikke bare en intern konflikt, men var også en satellittstat i et stormaktsspill, hvor ulovlig våpenhjelp og amerikanske og sovjetiske agenter kun var noen av spillbrikkene.

Dessuten var landet uoverskuelig; ikke bare var dets areal på 2 250 000 km² større enn de fem nordiske landene samt Tyskland, Frankrike og Spania til sammen, men alle de ulike partene i konflikten, det hyppig skiftende lederskapet og den ugjestmilde naturen var med på å gjøre forholdene vanskelige for FNs håndhevere.

Inn i dette ukjente landet ble de fire norske offiserene Sigurd Lambrecht, Willy Bergerud, Knut Martinsen og Sigurd Axelsen sendt den 25. juli 1960. De var helikopterpiloter, utrustet med full vinterbekledning, og forhåpentligvis klare for å drive fredsbevaring i et land fjernt fra Norge, både i beliggenhet og kultur.

Beklageligvis finnes det veldig lite dokumentasjon angående Norges helikopterbidrag i Kongo. Hvorvidt de norske flygerne var klare for oppdraget sitt, hvordan oppdraget ble løst, og hvilke erfaringer som ble gjort, er ved første øyekast ikke noe sted å oppdrive. Da flere av veteranene er døde i dag, og de gjenlevende begynner å bli gamle, synes jeg det er på høy tid å skrive en oppgave om nettopp Norges helikopterengasjement i Kongo.

Helikopteroperasjoner i Afrika er vel så aktuelt den dag i dag. Et norsk detasjement i Sudan sommeren 2004 ble tidligere diskutert, selv om dette måtte vike til fordel for et nytt oppdrag i Kosovo. De lærdommene vi har gjort oss i tidligere oppdrag i Afrika er i så måte viktige å ta vare på.

¹ Sköld, Nils: "Med FN i Kongo", PROBUS forlag, (Västervik 1994), side 12

1.1 Problemstilling

Jeg ønsker å besvare følgende problemstilling:

”Var Luftforsvaret mission capable til å utføre sine helikopteroppdrag i Kongo?”

Med *mission capable* mener jeg det at Luftforsvarets personell på helikoptersiden var godt nok trent, utstyrt, forberedt og i stand til å delta i den operasjonen de sto ovenfor i Kongo. Mission capable er et uttrykk som Luftforsvaret bruker nå i dag, men som ikke var i bruk i tiden rundt Kongo-operasjonen.

1.2 Avgrensning

I denne problemstillingen mener jeg det i grove trekk er to faktorer jeg er nødt til å finne ut av. Den ene er hva som ble gjort i Norge forut for, i løpet av, og etter operasjonen i Kongo. Den andre er hvordan oppdragene faktisk ble løst i Kongo. Inn under her vil jeg hovedsaklig gå inn på våre operasjoner i Leopoldville og Katanga, selv om vi hadde personell i alle provinsene av Kongo. Dette gjør jeg fordi jeg mener disse provinsene er de mest sentrale for helikopteroperasjonene. Jeg kommer ikke til å drøfte resultatet av innsatsen til FN i forhold til målsetningene, og heller ikke hvordan situasjonen i Kongo ble etter at FN styrkene gikk ut.

1.3 Tilnærming

Etter redegjørelse for metode, beskriver jeg Kongo med bakgrunnsinformasjon om landet og om konflikten. Etter bakgrunnsinformasjonen kommer hoveddelen av oppgaven, der jeg drøfter problemstillingen. Drøftingen er bygget opp ved at jeg først legger frem den informasjonen jeg har kommet frem til ut i fra litteraturstudier og intervjuer er relevant for å finne ut hvorvidt Luftforsvaret var ”mission capable” for helikopteroperasjonene. Dette gjør jeg for da å forsøke å bevare en del av denne kunnskapen for ettertiden. Jeg vil så gjøre mine personlige betraktninger og refleksjoner rundt de tidligere beskrevne elementene, før jeg i konklusjonen besvarer problemstillingen.

2 Metode / kildekritikk

Det er en kjensgjerning at det foreligger svært lite dokumentasjon om Norges bidrag i Kongo. Da jeg tok til med oppgaven fantes det noen bøker som var aktuelle å benytte som kildelitteratur. Beklageligvis er dette bøker som kanskje ikke sier så mye om den lærdommen vi gjorde oss, og etter å ha lest andre dokumenter om Norges bidrag, fant jeg ut av at det er de samme bøkene som blir brukt som kildelitteratur hver gang. Jeg mente det sto for lite i disse bøkene, og siden veteraner fra Kongo fortsatt er i live, ønsket jeg å benytte meg av disse kildene før de går bort, for å kunne ta vare på de erfaringene de sitter med for ettertiden. Jeg bestemte meg derfor for å basere denne oppgaven på intervjuer av tidligere veteraner, og med de tidligere omtalte bøkene, stortingsproposisjoner og andre offentlige dokumenter, til å støtte opp om intervjuene. Jeg vil med andre ord basere oppgaven på en kvalitativ studie underbygget med en litteraturstudie.

Dette innebærer selvsagt noen komplikasjoner. Det er i dag over førti år siden FN gikk inn i Kongo, og som mange av veteranene selv påpeker; hukommelsen er ikke slik den en gang var. Noen detaljer kan være glemt, mens noen historier veteranene forteller kan kanskje være ”skrøner” som har blitt til sannheter. Noe av problematikken knyttet til bruken av intervju som grunnlag for innhenting av informasjon er nettopp det at enkeltpersoners meninger farger det inntrykket jeg som intervjuer får. For å unngå feilaktige opplysninger har jeg derfor stilt de samme spørsmålene til forskjellige veteraner for å bekrefte eller avkrefte informasjon. Ved å gjøre dette mener jeg at jeg med rette kan konstatere at det materialet jeg har fått inn er korrekt, selv om man jo aldri kan være 100% sikker.

Innsamlingen av kildemateriale har jeg utført i samarbeid med kadett Helge Øglænd. Dette har vært en nødvendighet da ressursene har vært for knappe til at én person har kunnet gjøre dette alene. Samarbeidet har hjulpet oss å få samlet inn en større mengde informasjon enn hva vi ville klart alene, men ikke minst gjort analysen av informasjonen mye lettere, da vi har måttet søke igjennom alt fra flere årganger av Stavanger Aftenblad til stortingsproposisjoner og -meldinger. Skrivningen av selve oppgaven har vi derimot utført hver for oss, selv om vi har basert oss på de samme kildene, og vil da kunne risikere å skrive to relativt like oppgaver.

Intervjuene har blitt utført både ved hjelp av e-post, telefon og personlige møter. E-post har vist seg å være mest nyttig med tanke på å få svar på spesifikke spørsmål, mens samtaler på

telefon og i møter har gitt meg et større overblikk over situasjonen og vist meg sider ved konflikten jeg ikke var klar over på forhånd. Luftmaktsavdelingen på Luftkrigsskolen arrangerte et møte hvor det deltok to veteraner fra Kongo, en veteran fra Libanon '58, sammen med ni kadetter og ansatte ved skolen. Dette var en fin arena for å utveksle informasjon, selv om det store antallet av deltakere muligens begrenset utbyttet hver enkelt person fikk av møtet. Derfor intervjuet kadett Øglænd både Sigurd Torp og Per Tjetland hjemme hos Tjetland helgen etter, for at vi skulle få mer opplysninger om ONUC generelt, og helikopteroperasjonene spesielt.

Parallelt med kadett Øglænd og min oppgave om Kongo, skriver også Per Einar Jansen og Svein Duvsete hver sin bok om Luftforsvarets historie i etterkrigstiden, noe som har vært til gjensidig hjelp da vi har kunnet støtte hverandre med kildemateriale.

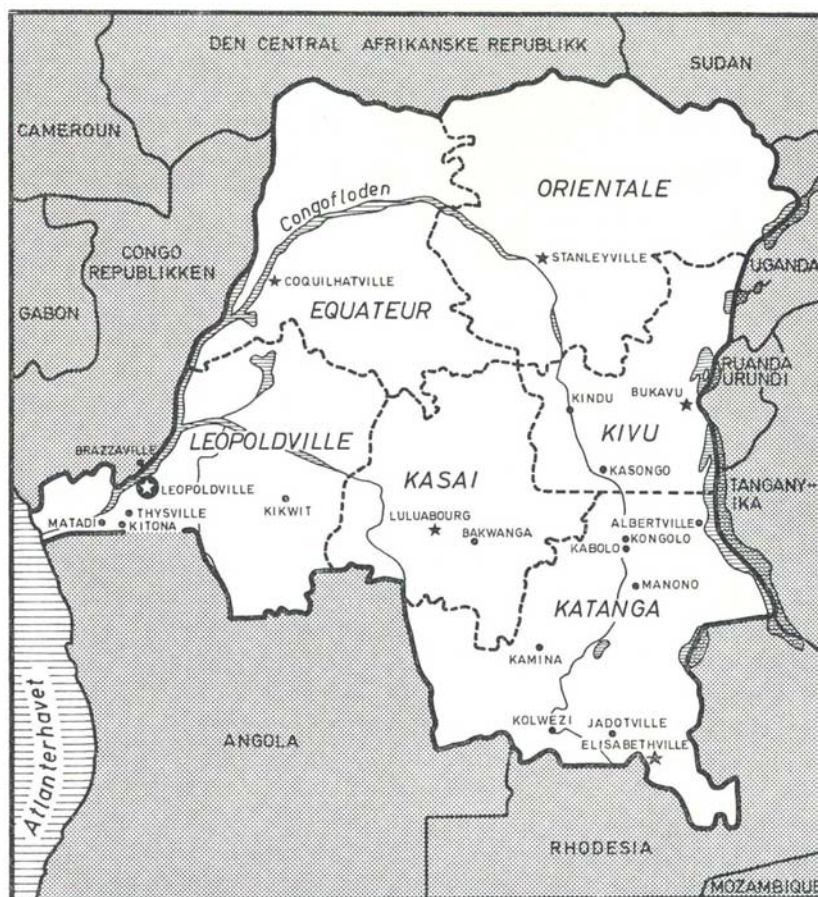
For at oppgaven skulle bli så valid som mulig, har den vært til gjennomlesing av veteranen Sigurd Torp. Han hevdet at jeg har fremstilt operasjonen riktig, og med dette mener jeg at jeg kan konstatere at oppgaven stort sett er korrekt. Selvsagt burde oppgaven ha vært gjennomlest av flere personer, samt veteraner som ikke har bidratt med intervjuer, men dette har jeg ikke fått tid til.

3 Bakgrunn

Detaljer omkring Kongos² historie før Dr. Stanley & Dr. Livingstone begynte å utforske området på midten av 1800-tallet er uklare. Berlin-konferansen i 1884/85 anerkjente Kongo

som den belgiske Kong Leopold II sin private eiendom, og landet forble det frem til 1908, da den belgiske kongen måtte gi etter for internasjonalt press og gjøre om Kongo til en belgisk koloni. I forhold til andre Afrikanske kolonier hadde kongolesere bedre mat, bosteder og helsetjenester. Belgierne hadde satt opp sykestuer, kirker og skoler i alle byer av en viss størrelse, og mot slutten av 50-tallet fikk de aller fleste barn grunnleggende skolegang.

Videregående skolegang var det derimot bare 10 000 som fikk, av en befolkning på 14 000 000.³



Den demokratiske republikken Kongo grenset i vest til republikken Kongo. Vi ser de store provinsene i Kongo: Leopoldville (nå Bandududa), Kasai, Katanga, Kivu, Orientale og Equateur. (Kristiansen, Rolf: "Norsk Militær innsats for De Forente Nasjoner")

Kongo var og er ressursmessig et meget rikt land. Under kolonialtiden forsynte Belgia seg med både gummi, palmeolje, kobber og diamanter. Belgia så det på sin oppgave å sivilisere Kongo, og de la inn ressurser på å effektivisere kongolesernes metoder i primærnæringen. Etter som kongolesere var blitt tilstrekkelig opplært av belgierne, fikk de utstedt et spesielt

² Kongo, som jeg vil referere til i denne oppgaven, er det som i dag heter den demokratiske republikken Kongo. Før frigjøringen i 1960 ble landet kalt Belgisk Kongo, i motsetning til nabolandet i vest, Fransk Kongo (Brazzaville-Kongo). Etter frigjøringen ble landet kalt den demokratiske republikken Kongo, som det også gjør i dag, men landet het Zaire mellom 1971 og 1997.

³ Dette kapitlet er i sin helhet basert på kapittel 2 og 3 i Nils Skölds bok "Med FN i Kongo", med kryssjekking av detaljer opp i mot heftet "ONUC 1960-1964, FN-operasjonen i Congo" av Lars Reiersmark.

legitimasjonskort, et såkalt "Carte d'immatriculation". Med dette kortet fikk kongoleserne de samme rettighetene som de hvite. I 1956 hadde likevel kun 120 personer dette kortet.

Ansvarlig for å opprettholde lov og orden i Kongo var den nasjonale sikkerhetsstyrken, Force Publique. Denne styrken var sammensatt av 24 000 kongolesiske soldater og underbefal, samt 1100 belgiske offiserer. Det var ingen kongolesere i offiserskorpset da ingen kongolesere ble utdannet i offisersyrket.

Politiske partier begynte å bli dannet mot slutten av 1950-tallet, og interessen blant den svarte befolkningen i Kongo ble da også større for å frigjøre seg fra Belgia. Både Patrice Lumumba (MNC⁴) og Moise Tshombe (Conakat-partiet), senere sentrale aktører i Kongo-konflikten, vokste frem i lyset i på denne tiden. En rekke uroligheter førte til at Belgia i januar 1959 la frem en plan for Kongos frigjøring, og lovet frie valg til kommunale og territoriale forsamlinger.

Selv om denne lovnaden ble godt mottatt i starten, begynte Kongoleserne etter hvert å tvile på Belgiernes virkelige hensikter. Anti-europeiske demonstrasjoner ble avløst av blodige sammenstøt mellom rivaliserende stammer, og den eneste måten Belgia tilsynelatende kunne kontrollere situasjonen på, var ved bruk av vold. Belgiernes planer om en gradvis progresjon mot full frihet i Kongo ble møtt med krav om umiddelbar frihet fra de kongolesiske lederne.

Allmenne valg ble avholdt i mai 1960, og Lumumbas parti MNC ble representert i alle provinser utenom Katanga. Etter lange forhandlinger ble Kasavubu valgt til president og Lumumba til statsminister og forsvarsminister. Den 30. juni 1960 ble Kongo selvstendig. Fra da var soldatene i Force Publique svært misfornøyd med at det kun var belgiske offiserer i sikkerhetsstyrken, de gjennomgikk derfor et mytteri hvor alt belgisk befal ble sparket, og styrken byttet navn til Armée Nationale Congolaise (ANC).

Belgiske fallskjermssoldater ble 11. juli satt inn i flere byer i Katanga-provinsen. Ryktene om dette skapte panikk rundt om i hele landet. Katanga sto for mer enn halvparten av Kongos inntekter, og rett etter de belgiske soldatene hadde inntatt Katanga ble provinsen erklært selvstendig av Katangas leder Moise Tshombe. President Kasavubu og statsminister

⁴ Mouvement National Congolais

Lumumba anså Katangas løsrivelse som et resultat av belgisk våpenhjelp til provinsen, og de søkte derfor FN om hjelp den 12. juli etter anbefalinger fra USAs ambassadør.

Natt til 14. juli 1960 ble FNs resolusjon 143 av 1960 forhandlet frem⁵, hvor Belgia ble bedt om å trekke seg ut fra Kongo, og militær assistanse blir autorisert brukt for å hjelpe myndighetene i Kongo med å opprettholde ro og orden, frem til de nasjonale sikkerhetsstyrkene kan greie det selv. Med dette var opprettelsen av Opération des Nations Unies au Congo (ONUC) et faktum.

4 Drøfting

Generalsekretær i FN, Dag Hammarskjöld, forespurte den 16. juli 1960 om Norge umiddelbart kunne stille styrker til deltakelse i ONUC. Han var ute etter flygere, og da spesielt helikopterflygere, men også flymekanikere og lette rekognoseringsfly var aktuelt. Forsvarsdepartementet og Luftforsvarets Overkommando drøftet saken, og de kom frem til at Luftforsvaret kunne sende 16 mann og to lette rekognoseringsfly uten at dette ville degradere norsk beredskap nevneverdig.⁶

Saken ble videre behandlet i statsråd, og Forsvarsdepartementet ble gitt følgende fullmakt 20. juli 1960:

”Forsvarsdepartementet gis fullmakt til å stille til rådighet for FN-styrken i Kongo inntil 16 flygere og mekanikere samt 2 rekognoseringsfly til utgangen av 1960. Forsvarsdepartementet gis fullmakt til å inngå avtale med vedkommende svenske myndigheter om å nytte et av Luftforsvarets transportfly av typen C-119 til frakt av forsyninger m.m. til den svenske FN-styrken i Kongo.”⁷

Med dette som grunnlag dro fire Otterflygere, fire mekanikere, og en liaisonoffiser; major Riegels, fra Fornebu den 20. juli 1960 med en norsk C-119⁸. Før de fløy mot hovedstaden i Kongo, Leopoldville, mellomlandet de i Sverige og plukket opp sjefen for den svenske flygestyrken, kaptein Sven-Erik Everstål, sammen med 13 av hans menn og noen tolker⁹. Noen dager etter, den 25. juli, reiste også de fire tidligere omtalte helikopterflygerne, samt tre

⁵ Godkjent med 8 stemmer for, mot 3 som avsto fra å stemme. (Det var kun 11 medlemmer i sikkerhetsrådet frem til 1965)

⁶ St. meld. Nr. 8 (1960-1961)

⁷ Kgl. Resolusjon av 20. juli 1960

⁸ St. meld. Nr. 8 (1960-1961)

⁹ Sköld, side 47

mekanikere, med DC-6B fra Malmø med Leopoldville som destinasjon. Dette var Luftforsvarets bidrag i juli måned 1960, henholdsvis bare fire og ni dager etter forespørselen fra FNs generalsekretær nådde Norge.

Det vi ser konturene av allerede under opptaktene til Norges deltakelse i ONUC, er at dette ville bli et engasjement preget av omfattende samarbeid mellom mange nasjoner. Derfor må jeg ta hensyn til dette i min behandling av problemstillingen. Jeg kan ikke se på de norske helikopterstyrkene isolert sett, men må også vurdere de andre norske flystyrkene, samarbeidet med andre nasjoner, og hvorvidt det skulle vise seg at FN generelt var klar for misjonen. Selvsagt vil jeg hovedsaklig konsentrere meg om de norske styrkene, men da jeg gjenkjenner at Norge på lik linje med de andre landene har et ansvar for operasjonen, kommer jeg også til å se på områder som norske offiserer ikke nødvendigvis hadde kommandomyndighet over.

4.1 I Norge

4.1.1 Rekruttering av personell

Det var spesielt helikopterpersonell Hammarskjöld var ute etter da han anmodet Norge om å sende styrker til Kongo. Helikopter kunne tross alt lande stort sett over alt, i motsetning til C-119 og C-47, fly som krevde rullebaner med større lengder og bedre beskaffenhet enn hva som ofte fantes i Kongo. Beklageligvis var tilgangen på helikopterpersonell liten i Norge. De som var igjen i Norge ble benyttet til flyging av redningsoppdrag. Dette viste seg da FN den 8. september 1960 anmodet om at Norge sendte ytterligere ni helikopterpersonell, og Luftforsvaret så seg nødt til å avslå denne henstillingen¹⁰. Dette behovet førte til at også sivile helikopterpiloter ble engasjert i Kongo-oppdraget. En av disse var Bjarne Hammer, som opprinnelig fløy i Helikopterservice¹¹.

Det store behovet for flygere førte også til at erfaringsnivået på de pilotene som kom fra Luftforsvaret varierte. De første fire helikopterflygerne Norge sendte var relativt erfarne. Sigurd Torp hadde fløyet H-13 og H-19 i vel to år før han dro¹², mens Roy Estenstad, som var i Kongo mellom september 1961 til juni 1962, hadde 50 minutter som fartøysjef på H-19, og sier han følte seg totalt uforberedt på det som skulle vise seg å møte ham¹³.

¹⁰ St. meld. Nr 8 (1960-1961)

¹¹ Telefonsamtale med Willy Bergerud, 19. januar 2004

¹² E-post fra Sigurd Torp, 16. januar 2004

¹³ Telefonsamtale med Roy Estenstad, 15. mars 2004

Det fantes ingen fast kontraktsordning for hvordan personell skulle bli rekruttert til internasjonal tjeneste, og dette førte sågar til at Luftforsvaret måtte lete etter frivillige i avdelingene. Etter at Norge ble anmodet om å sende styrker til Kongo, sendte derfor Luftforsvaret ut 18. juli 1960 en oppfordring til flygere og mekanikere om å skrive seg på en frivillighetsliste¹⁴. Dette var på ingen måte noen formell kontrakt mellom den enkelte mann og Luftforsvaret, men rett og slett en metode for at Luftforsvaret skulle se hvilke personer som var disponible. En slik kontrakt ble heller ikke skrevet og benyttet senere i operasjonen. Det var likevel en generell oppfatning om at flybesetningsmedlemmene skulle være der i ca. et halvt år; noen var der så lenge, mens andre var der lengre¹⁵, noe som fremgår av personellisten¹⁶.

Norske myndigheter fastslo at befal som tjenestegjorde i Kongo skulle få lønn og tillegg etter norsk regulativ, og i tillegg 10 dollar om dagen. Dette var likevel ikke noe det første personellet som dro ned fikk greie på. Betingelsene for operasjonen var uklare, og som Sigurd Torp, en av de fire første helikopterflygerne Norge sendte, sa:

*”Det var meget lite vi fikk rede på. Jeg meldte min interesse for å reise, og et par dager etter ble jeg vekket kl. 0430 om morgenen og ble i all hast sent til Fornebu”*¹⁷

Personell som dro senere var derimot informert om de økonomiske forholdene, og kombinert med spenningen en slik misjon fører med seg, var dette hovedmotivationskilden for mange av de som dro¹⁸.

For å dekke behovet av helikopterflygere iverksatte Luftforsvaret konvertering av personell fra andre flytyper, samt full utdanning av flygere i USA. Luftforsvaret prøvde også å iverksette kortere beordringsperioder enn de vanlige seks månedene, men dette ble ikke godkjent av FN. Problemet med å etterfylle avløsere ble etter hvert et så stort problem for Luftforsvaret, at om ONUC hadde vart lengre, måtte Luftforsvaret ha oppgitt sine

¹⁴ Stavanger Aftenblad, 19. juli 1960

¹⁵ Telefonsamtaler med Willy Bergerud og Roy Estenstad, 15. mars 2004

¹⁶ Personellisten er vedlagt i kapittel 7.1

¹⁷ E-post fra Sigurd Torp, 16. januar 2004

¹⁸ Intervju med Arne Strand og Willy Gudmundsen, 18. mars, 2004

forpliktelser ovenfor FN med tanke på helikopterpiloter¹⁹. Personellet som skulle bli byttet ut måtte ofte faktisk dra til Norge og rullere der, for at nødvendig beredskap skulle være opprettholdt på nasjonal basis.

4.1.2 Materiell

Når det gjaldt helikopter, var Luftforsvaret relativt godt utstyrt, med tanke på den tidens standard. Helikoptrene vi opererte var Bell 47 (H-13) og Sikorsky 55 (H-19). Helikoptrene ble imidlertid ikke sendt til Kongo slik C-119 og Otter ble, og dette skyltes rett og slett at de var såpass viktige i den redningstjenesten de gjorde i Norge til at de ikke kunne bli tatt ut av tjeneste. Det var hovedsaklig H-13 og H-19 som ble brukt i Kongo også, noe som gjorde at norske piloter generelt sett var forberedt på den flytypen de skulle fly.

Av personlig utstyr fikk personellet som skulle dra til Kongo kakiuniform, vinterfrakk, samt en Luger med ammunisjon²⁰. Mannskapene fant ganske raskt ut at vinterfrakken strengt tatt ikke var nødvendig, så mange sendte den like godt tilbake med flyet til Norge etter ankomst i Kongo²¹. Forøvrig bør det nevnes at Lugereren de norske styrkene fikk utlevert måtte gjemmes under transport gjennom Europa på vei til Kongo, da mange ikke hadde bæretillatelse på dette våpenet.²²

4.1.3 Trening

I motsetning til jagerfly, som var inndelt i skvadroner, ble helikopter inndelt i såkalte støttevinger sammen med fixedwing fly som Otter, Beaver, Norseman og Safir her hjemme i Norge. Disse var stasjonert på Ørland, Sola, Rygge og i Bodø. Av helikopter hadde Bodø og Ørland H-13 og H-19D, mens Sola og Rygge kun hadde H-13. Flesteparten av helikopterflygerne kom likevel fra jagerflymiljøet, da alle flyelever først ble utdannet på jager før de eventuelt fikk konvertere til helikopter.²³

Det var lite mentale forberedelser før avreise. For det første personellet som dro kan selvfølgelig dette forsvares med den korte tidsfristen de hadde. Likevel ble heller ikke personell som dro senere, som Jens Erik Normann i 1963, flere år etter at de første nordmennene nådde Kongo, informert om konflikten.

¹⁹ Josefsen, Arvid: ”Norsk FN-engasjement i Kongo”, hovedoppgave Luftkrigsskolen 1996, side 27 og 28

²⁰ Intervju med Arne Strand 18. mars 2004

²¹ Intervju med Willy Gudmundsen, 18. mars 2004

²² Intervju med Arne Strand, 18. mars 2004

²³ E-post fra Sigurd Torp, 11. januar 2004

”Du skal til Kongo for å fly helikopter’. Det er alt man har brydd seg om å fortelle meg. Ingen har briefet meg om hva konflikten går ut på, og hvem FN i tilfelle er på parti med. Hva er FNs oppgave? [...] Ikke en eneste stensil har Flyvåpenet vist meg, med en sammenfatning av de erfaringer som er gjort siden nordmenn rykket inn for første gang for lenge siden.”²⁴

For personellet som skulle dra ut ble det ikke holdt noen form for kurs i problematikken rundt Kongo, verken om Kongos kultur og historie, eller om FNs rolle og oppdrag. Alt Normann ble fortalt var at han skulle ”til Kongo og fly helikopter”. Nordmann hevder således at det var utbredt rasisme blant det norske personellet, noe som kunne vært forebygget av mer informasjon om kulturforskjellen mellom Norge og Kongo. Noen form for mentale forberedelser etter samtale med psykolog var det heller ikke snakk om. Også Sigurd Torp mente at det ble gitt lite opplysninger i forkant:

”Her var også opplysninger om oppdraget meget sparsomme. [...] Regner med at Luftforsvaret heller ikke var særlig orientert.”²⁵

Da nordmennene kom hjem igjen etter operasjonen, fantes det ingen form for system for å ta vare på erfaringer og personellet selv. Det Willy Bergerud husker på fra hjemkomsten sin var en avisoverskrift hvor det sto ”hjem til Norge for å drikke melk”. Det var nemlig seks måneder siden han hadde drukket melk sist²⁶. Noen form for psykologisk oppfølging fantes dog ikke. Selv sier Bergerud at han ikke opplevde noen seinskader, selv om opplevelsene i Kongo ofte var tøffe. Erfaringer som hver enkelt mann kom hjem med, ble ikke tatt vare på²⁷, og dermed fikk heller ikke nytt mannskap på vei til Kongo ta del i disse erfaringene²⁸.

4.2 I Kongo

ONUC pleier generelt sett å bli delt inn i fire tidsbestemte faser, ettersom de politiske forutsetningene forandret seg²⁹. Jeg ønsker likevel ikke å dele inn helikopterengasjementet

²⁴ Normann, Jens Erik: *”Hvit slave blant svarte”*, Gyldendal norsk forlag, (Oslo 1972), side 27

²⁵ E-post fra Sigurd Torp, 16. januar 2004

²⁶ Telefonsamtale med Willy Bergerud, 19. januar 2004

²⁷ Ibid

²⁸ Normann, side 24

²⁹ Disse er: 1. Bortføring av de belgiske styrkene, samt opprettelse av lov og orden, 2. Konstituell krise, 3. Katangas utbrytning opphører, 4. Konsolidering av den kongolesiske statsledelsen (Sköld, side 36)

inn i tidsbestemte faser, imidlertid kommer jeg i store deler kommer til å fokusere på den første tiden vi var i Kongo. Det var nemlig denne tiden jeg mener det skjedde mest utvikling i forbindelse med opprettelsen av de forskjellige avdelingene, og dermed også størst utfordring for Luftforsvaret.

4.2.1 Organisering

Da flyet med major Riegels som lettet fra Fornebu den 20. juli 1960 endelig landet på N'Djili-flyplassen utenfor Leopoldville, var ingenting gjort for å forberede deres ankomst. De ble ikke møtt av noen sjefer, heller ikke hadde de fått tildelt noen forlegninger å sove i. Kompaniet som overvåket flyplassen lot dem likevel få bo hos seg³⁰. Problematikken rundt hvor flypersonellet skulle sove ble løst etter noen dager, og de ble da forlagt i et villaområde forlatt av belgierne³¹.

Meget lite var blitt gjort av organisering før avreise. Staben i Leopoldville med generalmajor Carl von Horn i spissen hadde en formidabel oppgave foran seg når det gjaldt å informere sine undergitte, da det fantes liten etterretningsinformasjon i starten av operasjonen. Alt de kunne gjøre var å anbefale sine undergitte om å glemme alt de hadde lært om normale ordreveier, og heller stole på sine egne ressurser og sunne fornuft. Sjefer på lavere nivå var helt og holdent underlagt seg selv, hadde lite eller intet sambandsutstyr, og måtte således improvisere opprettelsen av sine avdelinger³².

Major Riegels hjalp etter ankomst i Leopoldville svenskene kaptein Everstål og major Ingemar Wilander med opprettelsen og organiseringen av den første støttevingen på N'Dolo-flyplassen utenfor Leopoldville, Air Transport Base (ATB) N'Dolo³³. Svenskene hadde stor nytte av nordmannens kunnskaper, og han kunne hjelpe dem slik at organiseringen ble gjort i henhold til NATO-standard. Svenskene satte stor pris på de erfaringene Norge hadde innenfor samarbeidet i NATO³⁴.

ATB N'Dolo ble organisert i en administrativ, en fly-, og en teknisk avdeling. Flyavdelingen ble ledet av kaptein Robert Gustafsson og bestod av tre avdelinger, en med DC-3, en med

³⁰ Sköld, side 55

³¹ Telefonsamtale med Willy Bergerud, 15. mars 2004

³² Sköld, side 43

³³ Sköld, side 56

³⁴ Sköld, side 55

lette fly, og også en avdeling med helikopter³⁵. Helikoptrene ble kun fløyet av nordmenn, dansker og svensker. Dette var i hovedsak amerikanske H-13 og H-19³⁶, og alt fra instruksjonsbøker, reservedeler og headsets hadde blitt overlevert til Everstål. I tillegg til dette ble en Alouette det norske helikopterpersonellet³⁷ fant i bushen utenfor Thysville også underlagt avdelingen, før den senere ble overført til Kamina.

Selv om helikopterpersonellet var underlagt en bestemt avdeling, ble de flyttet rundt til de stedene i området det var behov for dem, sammen med det nødvendige antall helikopter. Det var heller ikke fastsatt at det norske personellet skulle bruke faste maskiner. Hovedregelen var likevel at ordre kom fra hovedbasene i byene Leopoldville og Elisabethville.

4.2.2 Økonomiske forhold

Som tidligere nevnt kjente ikke det første personellet til de økonomiske betingelsene da de dro. Først etter en ukes tid fikk de avklart lønnen sin³⁸. Den regulære lønnen ble satt inn på deres norske konto som normalt, og selv fikk de tillegget på 10 dollar om dagen i kostpenger. De av flygerne som fløy mye uti bushen levde ofte på amerikanske stridsrasjoner, noe som førte til at mange klarte å spare opp en del penger. Sigurd Torp fortalte at han klarte å spare rundt 11 000 kroner på et halvt år. Dette tilsvarte en hel årslønn³⁹.

Da nordmennene kom hjem igjen, leverte de loggboken til avdelingen sin, og fikk utbetalt det flytimetillegget de hadde krav på i henhold til gjeldende regulativ. Her var det en forskjell på nordmenn og svensker. Svenskene fikk fast lønn uansett hvor mye de fløy, og dette førte selvfølgelig til at det var forskjell på hvor ivrige nordmennene og svenskene var på å fly. Skal vi tro Jens Erik Nordmann ga svenskene ”*fasan i om de flyr eller ikke, for de har samme betaling uansett*”⁴⁰.

³⁵ Sköld, side 56

³⁶ E-post fra Sigurd Torp, 16. januar 2004

³⁷ Flere nordmenn hevder å ha funnet Alouetten, og da historiene ikke stemmer overens, kan jeg ikke skrive noen navn på personen som fant helikoptret. Dette er et typisk eksempel på ”skrøner” som har blitt til realiteter. Jeg anser det likevel for meget sannsynlig at maskinen ble funnet av nordmennene, og senere overlevert til svenskene. Dette er kjernen i alle historiene jeg har hørt.

³⁸ Sköld, side 57

³⁹ E-post fra Sigurd Torp, 16. januar 2004

⁴⁰ Normann, side 48

4.2.3 Oppdrag

Flygingen kunne by på store utfordringer. Det meste av flygingen ble utført over tett jungel, og i tilfelle nødlandinger ville kanskje ikke helikopteret bli sett fra luften. Det eksisterte heller ingen organisert søk og redningstjeneste, så de redningsoppdragene som ble fløyet ble fløyet av avdelingene selv⁴¹. Den risikoen flygingen over jungelen representerte, førte til at det ble standard at enmotors fly og helikoptre fløy minst to og to sammen⁴², selv om noen på grunn av ressursmessige årsaker ikke alltid gjorde dette⁴³.

Oppdragene som ble fløyet av helikoptrene i provinsen Leopoldville baserte seg for det meste på transport av personell. Fra havnebyen Matadi ble det fløyet en del skipsloser opp og ned Kongofloden, men også offiserer som skulle forhandle med lokale utbrytergrupper ble transportert ut til gruppens respektive tilholdssteder. Sistnevnte kunne ofte være en nervepirrende opplevelse, da FN-styrkene ofte møtte motstand og ble utsatt for trusler om å bli skutt. Roy Estenstad fortalte at han ved en anledning bare hadde lastet av forhandlerene, før han måtte ta av igjen som følge av uroligheter blant gruppen det skulle forhandles med. Han hørte at det ble skutt, og så at forhandlerene ble lempet ut til krokodillene. Fra byen Leopoldville var det betydelig roligere. Herfra ble det for det meste fløyet personell til og fra Brazzaville⁴⁴, men også danske Røde Kors team ble flydd ut til små landsbyer. Helikoptrene var alltid populære der de kom rundt til de små landsbyene i området, og dette var en type tjeneste helikopterpersonellet satte pris på.

I provinsen Katanga fløy man rekognosering, medevac⁴⁵, veipatroljer, forsyninger ut til militære enheter i provinsen og transport av fredsmeklere. Området som ble dekket fra hovedbasen i provinsen, Kamina-basen, var fra Elisabethville ved grensen til Zambia i sør, og til Albertville i nord ved Tanganikasjøen, et område tilsvarende Norge sør for Trondheim⁴⁶. Katangaprovinsen som helhet var mye mer spent enn hva provinsen Leopoldville var, og situasjonen var følgelig også mer risikobetont for helikopterpersonellet her. Det var i løpet av sommeren 1961 at det her utbrøt en regulær krig mellom FN og utbryterledelsen i Katanga. Spesielt rekognoseringsoppdragene kunne være farlige.

⁴¹ Normann

⁴² Telefonsamtale med Roy Estenstad, 15. mars 2004

⁴³ Intervju med Arne Strand, 18. mars 2004

⁴⁴ E-post fra Sigurd Torp, 16. januar 2004

⁴⁵ Evakuering av personell på medisinsk grunnlag. I denne oppgaven brukes definisjonen om hverandre med casevac, som egentlig betyr evakuering av såret eller drept personell.

⁴⁶ E-post fra Sigurd Torp, 14. januar 2004

”Vi ble aldri fortrolige med tanken på at vi kunne bli skutt og drept.”⁴⁷

Noen form for regulering av flytid fantes ikke, og det var da også stor forskjell på hvor mange flytimer som ble fløyet. Sigurd Torp fikk 230 timer på 6 måneder, mens en mann som Roy Estenstad fikk vel 800 timer på 9 måneder. Jens Erik Nordmann hevder at det ikke var noen som autoriserte flyturene, og at nordmennene fløy både pålagte og selvvalgte oppdrag⁴⁸.

”Systemet er slik at man bare går bort og tar maskinen hvis man vil og hvis den er inne, og så kan man dra hvor man vil. Den eneste forutsetningen er faktisk at man kan fly helikopter.”⁴⁹

Det forelå heller aldri noen SOP⁵⁰ som flygerne ble bedt om å pugge og følge⁵¹.

4.2.4 Bakkebasert støtte

Kartmateriale var et stort problem for flygingen i Kongo. De kartene som var i bruk var av dårlig kvalitet, og med liten målestokk. Noen veier var selvfølgelig avmerket, men siden alt var overgrodd inne i jungelen uansett, var de vanskelige å se fra luften⁵². I regntiden ble det i tillegg dannet nye elver, samtidig som veiene av og til ble skylt vekk av vannmassene.⁵³

Radionavigasjon var spesielt vanskelig da det fantes svært lite navigasjonshjelpemidler. Det var kun rundt de største flyplassene det fantes noen ADF⁵⁴ radiofyr⁵⁵. Teknikken som ble brukt var å sikte godt til høyre eller til venstre for destinasjonen, som nesten alltid lå ved en elv. Da de så traff elven var det bare å svinge mot bestemmelsesstedet, og følge elven til helikopteret nådde frem.⁵⁶

⁴⁷ Bjørlo, Helge: *”Bushpiloter i FN”*, Militærhistoriska Forlaget, (Stockholm 1995), side 48

⁴⁸ Normann, side 13

⁴⁹ Ibid, side 48

⁵⁰ Standard Operating Procedures

⁵¹ Normann, side 47

⁵² Ibid, side 116

⁵³ Duvsete, Svein: *”Luftforsvarets innsats under Kongo-krisen 1960-64”*, upublisert kapittel til neste bok i serien Luftforsvarets Historie, side 14

⁵⁴ Automatic Directional Finder

⁵⁵ Telefonsamtale med Roy Estenstad, 15. mars 2004

⁵⁶ E-post fra Sigurd Torp, 16. januar 2004

Selv om språkmektige innfødte⁵⁷ tok seg av sambandstjenesten på en god måte i nærheten av de større flyplassene, fungerte ikke dette inne i landet. Mangelen på et fungerende lufttrafikksystem og samband førte til at flygerne i starten måtte bryte med klargjorte instruksjoner under nesten hver tur.⁵⁸

Helikoptrenes større ettersyn ble gjort på hovedbasene i Kamina og Leopoldville. På grunn av begrensede ressurser måtte likevel reparasjoner av motorer enkelte ganger bli utført av mekanikere som aldri før hadde sett de aktuelle helikoptertypene⁵⁹. Reservedeler ble hovedsaklig flydd inn av amerikanere, selv om det stadig skortet på tilgangen på delene. Dette førte til at FN-styrkene i Katanga ofte tok deler fra Tshombes gamle helikopter etter at de hadde fått kontroll over disse. Litt spøkefullt skildrer maskinisten Arne Strand helikopteret H-19 slik:

*”Sylindrene på H-19 var så vide at man kunne gå igjennom dem. Det var da også oljen, og ikke fuelen, som bestemte endurancen.”*⁶⁰

Jens Erik Normann beskriver vedlikeholdet på denne måten:

*”De [mekanikerne] har måttet improvisere. Det er Katanga 1963, og det er ikke anledning til å være så kresen som under normale omstendigheter.”*⁶¹

4.2.5 Punktum

I løpet av 1963 fikk FN både bevegelsesfrihet og lov og orden i store deler av Kongo. Det var skapt en form for ro i området, selv om dypereleggende konflikter enda ikke var løst. Det var fortsatt behov for FNs nærvær i Kongo, men mange medlemsland nektet å betale for videre operasjoner i Kongo, slik at generalsekretær U Thant ikke så noen andre løsninger enn å trekke styrken ut.⁶²

⁵⁷ E-post fra Sigurd Torp, 19. januar 2004

⁵⁸ Sköld, side 58

⁵⁹ Ibid, side 57

⁶⁰ Intervju med Arne Strand, 18 mars. 2004

⁶¹ Normann, side 120

⁶² Kristiansen, Rolf: *“Norsk Militær innsats for De Forente Nasjoner”*, (Forsvarets Krigshistoriske Avdeling, 1970)

Den 30. juni 1964 var hele FN-styrken trukket ut. Igjennom hele perioden fra 1960 til 1964 deltok 70356 soldater, 2724 sivile administratorer, og 4200 eksperter fra 38⁶³ nasjoner. 234 omkom, derav 195 i strid⁶⁴. Norge mistet én person⁶⁵. Luftforsvaret bidro med 790 mann i en total styrke på 1173 nordmenn⁶⁶. Dette var det hittil største engasjementet FN hadde deltatt i, og var et fundament for at både enkeltpersoner, -nasjoner og FN i sin helhet skulle kunne høste verdifulle lærdommer.

⁶³ Sköld, side 12

⁶⁴ Bjørlo, side 240

⁶⁵ Lars Reiersmark, "ONUC 1960 – 1964, FN-Operasjonen i Kongo", side 1

⁶⁶ Kristiansen, Rolf: "Norsk Militær innsats for De Forente Nasjoner"

4.3 Vurdering

Selv om de norske styrkene høstet mye ros for sin innsats i Kongo, og jobben de gjorde på mange måter kan sies å være tilfredsstillende, mener jeg at mange av de elementene jeg har gått igjennom her tyder på at dette var en operasjon Luftforsvaret ikke var forberedt på å løse. ONUC var en adhoc- operasjon, på alle nivåer, operasjonelle så vel som taktiske. Det at det ikke fantes noen form for kontrakter, slik at personellet måtte bli rekruttert for operasjonen kun kort tid før de faktisk skulle være i Kongo, tyder på at Luftforsvaret ble tatt på senga. Stortingsproposisjon 61 (1963/1964) underbygger at Norge også følte det sånn. Her ser det ut til at Norge har lært av ONUC, fordi det her blir det vedtatt at Norge, Sverige og Danmark skulle støtte FN med en egen beredskapsstyrke. Luftforsvaret skulle i denne styrken bidra med en transportflyving av fire C-119 og en helikopterving bestående av seks Bell UH-1B⁶⁷. Rekrutteringen av personell skulle fortsatt være basert på frivillighet, selv om Forsvarsdepartementet tilrådet bruk av beordringsplikt⁶⁸.

Det store behovet for personell førte til at Luftforsvaret heller ikke alltid kunne sende formelt kvalifisert personell til ONUC. Bruk av sivile helikopterflygere i en militær avdeling, samt bruk av helikopterflygere som kun hadde femti minutter som fartøysjef før operasjonen, er to elementer som beskriver Luftforsvarets desperate situasjon godt. Men selv om Luftforsvaret hadde knappe ressurser, og samtidig vektet plikten ovenfor FN høyt, mener jeg at dette ikke forsvarer at personellmessige, ja til og med menneskelige, plikter ble forsømt.

Det faktum at personellet ut igjennom hele engasjementet i Kongo var overlatt til seg selv, både med tanke på forberedelser til situasjonen, hjelp underveis, samt etterarbeid, er beklagelig. Blant annet ble en norsk FN-soldat gitt avskjed etter at han kom tilbake til Norge. Mannen hadde fått mistet hørselen i en bilulykke i Kongo, og ble således funnet uønsket av Luftforsvaret⁶⁹. Et støtteapparat til personellet med tanke på ettervern og oppfølging eksisterte rett og slett ikke. Det verserer nok av rykter om folk som ikke taklet situasjonen de var utsatt for, hvorvidt dette er sant eller ikke ønsker jeg ikke å diskutere, men en ting er sikkert: Om Luftforsvarets helikopterpersonell faktisk greide seg bra både i Kongo og etter at de kom

⁶⁷ Luftmilitært tidsskrift, årgang 1964, side 349

⁶⁸ St. meld 84, (1962-1963), Hovedretningslinjer for Forsvarets organisasjon og virksomhet i tiden 1964-1968

⁶⁹ Duvsete, Svein: "Luftforsvarets innsats under Kongo-krisen 1960-64", upubliserte notater 2004

hjem, kunne ikke dette være forårsaket av noe annet enn flaks for Luftforsvaret. Profesjonell hjelp til mentale forberedelser, støtte og debrief var aldri tilgjengelig.

Det fantes ingen form for oppfølging eller kontakt med Luftforsvaret i Norge. Personellet hadde således ingen reel kontakt med verken avdelingen hjemme eller familien, annet enn ved hjelp av brev. Det eksisterte heller ikke noen form for leave - personellet var rett og slett på jobb hele tiden, med mindre de var syke og ikke kunne delta i tjenesten. Det ble i juni 1962 sendt en konkret søknad til Forsvarsdepartementet om at norske FN-styrker skulle få sin egen klubb, slik som flestparten av de andre nasjonene hadde, hvor militære og sivile nordmenn kunne lese norske aviser og hygge seg sammen. Søknaden ble imidlertid avvist.⁷⁰ Senere erfaringer viser at det å kunne snakke med familie og venner etter ubehaglige hendelser, er en av de mest effektive metodene for å begrense problemer relatert til slike situasjoner.⁷¹ I Kongo var det begrenset tilgang til å få snakket med familie og venner hjemme, og eneste form for kommunikasjon med familien var da ved hjelp av brev. Jeg mener at større kontakt med familien samt en bedre ordning for å treffe andre nordmenn, ville bedret situasjonen og den mentale belastningen på personellet betraktelig.

Bare det at personellet ikke ble satt inn i situasjonen i Kongo, kunne ha fått fatale konsekvenser. På de ulike oppdragene ble personellet utsatt for farer fra mange grupperinger. Mange norske flygere og besetningsmedlemmer ble tatt til fange både av katangesiske og uavhengige soldater, og uten kunnskap om konflikten og kulturforskjeller ville forhandling med fangetakerene kunne slå tilbake på dem selv. Heldigvis hadde mange nordmenn forberedt seg det de kunne på egenhånd. Enkle forhandlerteknikker som utdeling av røyk, kjeks og sjokolade gjorde mange høvdinger blide, og førte da også til at nordmennene som oftest slapp fri etter kort tid⁷².

Selv om det på det menneskelige planet ble forsømt en del plikter, var vi bedre forberedt på et annet plan. Organisasjonsmessig lignet støttesvingene hjemme i Norge veldig på de avdelingene personellet ble møtt med i Kongo, noe som dermed gjorde det enklere for nordmennene å innordne seg i avdelingene. Det norske personellet var da også vel kjent med de helikoptertypene som ble brukt i operasjonen, siden det var disse de opererte hjemme i

⁷⁰ Ibid

⁷¹ Fossum, Lars-Kristian "Eksponering for sterke hendelser i NORAIR", Hovedoppgave Luftkrigsskolen

⁷² Intervju med Arne Strand, 18. mars 2004

Norge, og kunne bruke sin erfaring på å sjekke ut personell fra andre land med mindre erfaring på disse maskinene. I motsetning til personellet på Beaver og Otter, samarbeidet nordmennene på helikoptersiden kun sammen med svensker og dansker. Dette var et samarbeid som ikke bydde på nevneverdige problemer⁷³, og kan nok også være en av grunnene til at vi senere ønsket å samarbeide med disse nasjonene i den nye beredskapsstyrken til FN.

Oppdragene som nordmennene fløy var også forskjellig fra de som ble fløyet i Norge. Hjemme i Norge fløy H-13 og H-19 nesten utelukkende redningstjeneste. Fienden var klokken, vær og vind; ikke kannibaler⁷⁴ og lokale utbrytergrupper med håndvåpen, slik trusselen var på oppdragene i Kongo. Spesielt "road recce" oppdragene var utfordrende. Dette var oppdrag som nordmennene, tross ingen utdanning på dette i Norge, fløy for å spåne etter fiendtlige soldater langs veiene i Kongo. Rekognoseringen ble utført i lav høyde, og vanligvis var det kun helikopterbesetningen selv som var med helikopteret⁷⁵. Jeg mener på bakgrunn av dette at treningen på de oppdragene personellet fløy hjemme i Norge ikke tilfredsstilte de oppdragene og den trusselen det samme personellet møtte i Kongo.

Økonomisk sett lå forholdene til rette for personellet som var der. Selv om Norge i et tilfelle opprinnelig ikke ønsket å utbetale kostpenger til to nordmenn som var holdt i fangenskap i 44 dager, fordi de fikk mat av sine fangetakere og ikke kunne vise kvittering på at de hadde kjøpt egen mat⁷⁶, var lønnen god, og personellet fikk utbetalt det de hadde krav på. Dette var en av hovedmotivasjonsskildene til mange av nordmennene som ville delta i operasjonene i Kongo.

Slik jeg ser på operasjonen fra Norge sin side, virker det som det kun politisk sett eksisterte motivasjon for å delta. Ved å delta i operasjonen ville Norge vise solidaritet til FN. Norge hadde plikt til å støtte opp om FN, og skulle således gjøre dette, koste hva det koste ville. Dette kom i en tid da forsvaret mot Sovjetunionen hadde første prioritet, og dette ga seg utslag nedover i systemet, da uforberedt personell og avdelinger på kort varsel måtte være klar for å løse et oppdrag de ikke hadde forutsett på forhånd.

⁷³ E-post fra Sigurd Torp, 19. jan 2004

⁷⁴ Intervju med Willy Arnesen, 18. mars 2004

⁷⁵ Telefonintervju med Willy Bergerud, 15. mars 2004

⁷⁶ Olav Birger Skaret og Steinar Fredriksen, Artikkel, "Norske Offiserer i dramatisk fangenskap under FN-opdrag i Kongo vinteren 1961-62"

5 Konklusjon

I denne oppgaven har jeg skildret hva det norske helikopterpersonellet gjorde med tanke på forberedelser før operasjonen i Kongo, hvordan operasjonene utartet seg der, og hva som møtte de norske styrkene da de kom hjem til Norge. Dette har jeg gjort for å kunne besvare hvorvidt Luftforsvaret var mission capable for et slikt oppdrag.

Helikopterpersonellet var svært dårlig forberedt på det som møtte dem i Kongo. De operasjonene de utførte i Norge var forskjellig fra de operasjonene de utførte i Kongo. Noen av helikopterflygerne var ikke engang fra Luftforsvaret, men fløy egentlig for sivile selskaper. Dette illustrerer hvor etterspurte helikopterflygere var, og også hvor liten tilgang Luftforsvaret hadde på dem. Noen form for kontrakter eksisterte ikke på forhånd, så Luftforsvaret måtte ut i avdelingene og spørre etter folk som var interessert i å delta i operasjonen.

Også på det mentale plan hadde Luftforsvaret problemer med å forberede helikopterpersonellet. Besetningene fikk aldri noen form for erfaringsoverføring fra folk som hadde vært i operasjonsområdet før dem, de ble aldri briefet om konflikten, heller ikke gitt nødvendig psykologisk hjelp i for- eller etterkant av operasjonen.

Jeg mener Luftforsvaret ikke på noen som helst måte var mission capable med tanke på den operasjonen helikopterstyrkene utførte i Kongo. Hadde de vært det, ville elementer som kontrakter, mental støtte og trening allerede vært ordnet opp i før henvendelsen fra FNs generalsekretær ankom til Norge. Kanskje var hver enkelt mann i stand til å gjøre sitt oppdrag i Kongo, kanskje til og med på en bra måte, men i så fall var dette noe Luftforsvaret ikke kunne forutsett.

Forsvarssjefen hevder at *"mennesket er Forsvarets viktigste ressurs"*⁷⁷. I forkant, under, og etter Kongo-operasjonen mener jeg at personellet ikke fikk den respekten en så viktig ressurs fortjener. Hva slags rutiner Luftforsvaret har på å forberede personell til lignende oppdrag i dag vet jeg ikke, men jeg håper at når jeg blir kalt ut i internasjonale operasjoner har Luftforsvaret lært av de feilene de gjorde i forbindelse med ONUC 1960 til 1964.

⁷⁷ Henriksen og Skjevdal, "Håndbok i lederskap for Luftforsvaret", Luftforsvarsstaben, (Oslo 1998), side 106

6 Kilder

Bøker

Bjørlo, Helge: ”*Bushpiloter i FN*”, Militærhistoriska Forlaget, Stockholm, 1995.

Christensen, Ola K og Leraand, Dag: ”*Med FN i fredens tjeneste*”, Gazette bok, 1995.

Hederén, O: ”*Afrikansk Mellanspel*”, Norra Skånes Ciciltryckeri, Hässelholm, 1965.

Henriksen og Skjevvald, ”*Håndbok i Lederskap for Luftforsvaret*”, Luftforsvarsstaben, Oslo, 1998

Kristiansen, Rolf: ”*Norsk Militær innsats for De Forente Nasjoner*”, Forsvarets Krigshistoriske Avdeling, 1970.

Normann, Jens Erik: ”*Hvit slave blant svarte*”, Gyldendal norsk forlag, Oslo, 1972.

Sköld, Nils: ”*Med FN i Kongo*”, PROBUS forlag, Västervik, 1994.

”*Nordic UN Stand-by Forces*”, Fourth Edition 1993, Tryckericentralen AB, Helsingfors, 1993.

Artikler

Duvsete, Svein: ”*Luftforsvarets innsats under Kongo-krisen 1960-64*”, upublisert kapittel til neste bok i serien Luftforsvarets Historie

Fossum, Lars-Kristian ”*Eksponering for sterke hendelser i NORAIR*”, Hovedoppgave Luftkrigsskolen

Josefsen, Arvid ”*Norsk FN-engasjement i Kongo*”, Hovedoppgave Luftkrigsskolen 95-96

Reiersmark, Lars: ”*ONUC 1960-1964, FN-Operasjonen i Kongo*”, hefte

Skaret, Olav Birger og Fredriksen, Steinar: ”*Norske offiserer i dramatisk fangenskap under FN-oppdrag i Kongo vinteren 1961-62*”, førstehandsberetning

Luftmilitært tidsskrift, årgang 1961 og 1964

Norsk militært tidsskrift nr 10 1961 – ”*De forente nasjoner*”

Offentlige dokumenter

FN-resolusjon nr 143 av 1960

FN-resolusjon nr 161 av 1961

St. meld. nr.8 (1960-1961)

St. meld nr. 84 (1962-1963)

Kgl. Resolusjon av 20.juli 1960

Mikrofilm

Stavanger Aftenblad Juli 1960 – Mai 1964

Intervjuer, e-post, telefonsamtaler:

Telefonsamtaler

Per Einar Jansen (Freelance historiker), 6.januar 2004

Svein Duvsete (Forfatter/Flyger), 6 og 7. januar 2004

Sigurd Torp (Kongo-veteran), 9.januar 2004

Willy Bergerud (Kongo-veteran), 9. og 19.januar og 15.mars 2004

Øystein Herstad (Kongo-veteran), 14.januar 2004

Per Tjetland (Kongo-veteran), 14.januar 2004

Steffen Simonsen (FN-veteran), 21.januar 2004

Roy Estenstad (Kongo-veteran), 15.mars 2004

Intervjuer

Per Tjetland og Sigurd Torp 21.mars 2004

Willy Arnesen og Arne Strand (Begge Kongo-veteraner) 18.mars 2004

Per Einar Jansen 18.mars 2004

E-post

Sigurd Torp 14., 16. og 19.januar 2004

Per Tjetland 17.januar 2004

7 Vedlegg

7.1 Personelliste

Denne listen har tatt oss lang tid å lage. Den er på ingen måte ferdig, og må sees på som et arbeidsdokument, selv om vi tror vi har fått med oss flesteparten av flygerne og en del av maskinistene. Denne listen har vi hovedsaklig laget ved hjelp av info fra intervjuer. På slutten av arbeidet fikk vi i tillegg tak et lignende dokument laget av en svenske, som prøvde å få kartlagt hele den norske styrken i Kongo. Vi kryssjekket dokumentene våre, og denne listen er resultatet.

Navn	Grad	Stilling	Periode	Merknad
Lambrechts, Sigurd	Kapt	Flyger	Jul. 1960 – Jan. 1961	Død
Torp, Sigurd	Lt	Flyger	Jul. 1960 – Jan. 1961	
Bergerud, Willy	Lt	Flyger	Jul. 1960 – Jan. 1961	
Martinsen, Knut	Lt	Flyger	Jul. 1960 – Mar. 1961	Død
Heistein, Stein Otto	Lt	Flyger	Sep. 1960 – Mai 1961	
Herstad, Øystein	Lt	Flyger	Okt. 1960 – Mar. 1961	
Ytrestøyl, Eivind	Lt	Flyger	Jan. 1961 – Jul. 1961	Død
Tjetland, Per	Lt	Flyger	Jan. 1961 – Jul. 1961	
Kirkhorn, ?	?	Flyger	Jan. 1961 – ?	
Hovden, Bjarne	Lt	Flyger	Mai 1961 – Des. 1962	Død
Dahl, ?	Lt	Flyger	Aug. 1961 – ?	
Hofvandal	Maj	Flyger	Aug. 1961 – ?	
Estenstad, Roy	Lt	Flyger	Sep. 1961 – Jun. 1962	
Hammer, Bjarne	Lt	Flyger	Okt. 1961 – ?	Død
Granli, Leif Gunnar	Fenr	Flyger	Okt. 1961 – ?	
Andersen, ?	Lt	Flyger?	Des. 1961 – ?	
Pettersen, ?	Lt	Flyger	Mai 1962 – ?	
Reithe, P	Fenr	Flyger	Mai 1962 – ?	
Bergerud, Willy	Lt	Flyger	Nov. 1962 – Mai 1963	
Heistein, Stein Otto	Lt	Flyger	Nov. 1962 – Mai 1963	
Normann, Jens Erik	Lt	Flyger	Des. 1962 – Des. 1963	Død
Karlsen, Per Bøe	Lt	Flyger	Jan. 1964 – Feb. 1964	Død
Olsen, Cato	Vingsjt	Maskinist	Jul. 1960 – Jan. 1961	
Rønning, Olav	Sjt	Maskinist	Jul. 1960 – Jan. 1961	
Sparøy, Jan	M/S	Maskinist	Jul. 1960 – Jan. 1961	
Nilsen, Karl	M/S	Maskinist	Okt. 1960 – ?	
Sæther, ?	M/S	Maskinist	Nov. 1960 – ?	
Løken, Martin	Sjt	Maskinist	Jan. 1961 – ?	
Fjellberg, Ottar	Sjt	Maskinist	Mar. 1961 – ?	
Strand, Olaf	Sjt	Maskinist	Feb. 1963 – Jul. 1963	
Johansen, Olaf Inge	M/S	Maskinist	Jan. 1964 – Feb. 1964	
Vådal, Harry	?	Maskinist	?	
Ulvestad, ?	?	Maskinist	1963 (Fløy med Normann)	
Gård, ?	?	Maskinist	?	

7.2 Tekniske data

7.2.1 H-19D (Sikorsky 55)

Generelt: Søk og redningshelikopter, laget av Sikorsky i USA.

Tekniske data⁷⁸:

Rotordiameter – 53 fot
Lengde – 42,02 fot
Høyde – 13,04 fot
Motor – Thrust P&W R-1340 WASP Radial med 550 hk
Max T/O vekt – 7200 lbs
Antall seter – 10
Crew – 2 til 3
Max hastighet – 101 Mph
Service Ceiling – 10 500 fot
Rekkevidde – 405 St. miles

7.2.2 H-13 (Bell 47G)

Generelt: Trenings, søk og redningshelikopter bygd av Bell.

Tekniske Data⁷⁹:

Rotordiameter – 35 fot
Lengde – 41 fot
Høyde – 10 fot
Motor – Lycoming VO-435 med 220 hk
Tomvekt – 1435 lbs
Antall seter – 3
Crew – 1 til 2
Max hastighet – 99 Mph
Service Ceiling – 13 700 fot
Rekkevidde – 225 St. miles

7.3 Ordliste

ADF – Automatic Directional Finder

ANC - Armée Nationale Congolaise

ATB – Air Transport Base

Medevac – Evakuering av personell på medisinsk grunnlag

MNC - Mouvement National Congolais

ONUC - Opération des Nations Unies au Congo

SOP – Standard Operation Procedures

78 <http://www.pafmuseum.com.pk/contents/airh19d.htm>

79 <http://www.airventuremuseum.org/collection/aircraft/Bell%2047G-2%20Specifications.asp> - Bildet er hentet fra <http://www.airliners.net>



SEMESTEROPPGAVE

**Luftmakt og sikkerhetspolitikk
KS 1/I**

NORAIR i Libanon 1978-1979

Kadett Lars Kylo

April 04

1 INNLEDNING	2
1.1 Bakgrunn	2
1.2 Problemstilling	2
1.3 Avgrensninger	2
1.4 Videre fremstilling	3
2 METODE	3
3 BAKGRUNN – ET HISTORISK PERSPEKTIV	4
3.1 Bakgrunn for innsetting av UNIFIL	4
3.2 Faktaopplysninger om NORAIR sin virksomhet i UNIFIL	6
4. UTFORDRINGER OG DRØFTING AV KONSEKVENSER	9
4.1 UTFORDRING 1: REKRUTTERING	9
4.1.1 Utredning	9
4.1.2 Hvilke konsekvenser fikk rekrutteringsproblemene for det norske personellet?	10
4.2 UTFORDRING 2: LOKALE FORHOLD	12
4.2.3 Feltmessige forhold og konsekvenser av dette	14
4.3 UTFORDRING 3: TRUSSELEN FRA BAKKEN	16
4.3.1 Utredning:	16
4.3.2 Hvilke konsekvenser fikk ”trusselen fra bakken” for det norske personellet?	18
4.4 UTFORDRING 4: SAMARBEIDET MED ”ISRAEL CONTROL”	19
4.4.1 Utredning og konsekvenser	19
4.5 UTFORDRING 5: DEN NORSKE HELIKOPTERULYKKEN	21
4.5.1 Utredning	21
4.5.2 Konsekvenser for det norske personellet som følge av helikopterulykken	23
5. EGEN VURDERING	23
6. SAMMENDRAG / KONKLUSJON	23

1 INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

Midtøsten – bare navnet får en til å tenke på krig, uroligheter, terror og drap. Dette området har vært utsatt for utallige konflikter i moderne tid, og konfliktene har veldig dype røtter hos befolkningen i området. Gang på gang har fredshåpet blitt tent for så å drukne i et nytt blodbad.

Det norske Luftforsvaret har vært representert ved FN-styrker i store deler av dette området. Første gang i Libanon var i 1958(UNOGIL).¹ Neste gang skulle bli i UNIFIL² tyve år senere. Da var en helikopterving med fire helikoptre utplassert i Naqoura i Libanon. Dette skulle imidlertid ikke gå for seg uten tap – den norske helikoptervingen mistet den 3. februar 1979 et helikopter der hele besetningen på fire omkom.

En fredsbevarende operasjon i utlandet setter personellet ovenfor utfordringer som ikke er vanlig i en hverdag med trening. Jeg skal i denne oppgaven derfor utrede hvilke utfordringer den norske helikoptervingen møtte i forbindelse med sitt engasjement i Libanon i 1978. I forlengelsen av dette vil jeg gjøre rede for/drøfte hvilke konsekvenser disse utfordringene fikk for det norske personellet.

1.2 Problemstilling

Min problemstilling er derfor:

”Hvilke utfordringer møtte den norske helikoptervingen i forbindelse med løsningen av oppdraget i Libanon, og hvilke konsekvenser fikk disse utfordringene for personellet ved helikoptervingen?”

1.3 Avgrensninger

Jeg går ut ifra at leseren har en viss kjennskap til konfliktene i Midtøsten fra før. Derfor vil jeg kun i korte trekk ta for meg bakgrunnen for hvorfor FN valgte å sette inn fredsbevarende styrker i de sørlige deler av Libanon i 1978.

¹ UNOGIL: United Nations Observation Group in Libanon

² UNIFIL: United Nations Interim Forces in Libanon

Fokuset i denne oppgaven blir de viktigste utfordringene NORAIR møtte i Libanon. Det vil ikke være mulig innenfor rammen av denne oppgaven å komme med en uttømmende redegjørelse om alle relevante forhold knyttet til problemstillingen. Jeg blir derfor nødt til å gjøre et utvalg – der jeg plukker ut de utfordringene intervjuobjektene har lagt fram som mest sentrale.

1.4 Videre fremstilling

I kapittel 2 vil jeg gjøre rede for hvordan jeg har jobbet for å komme fram til svaret på problemstillingen. Deretter vil jeg i kapittel 3 gå gjennom bakgrunnen for hvorfor FN valgte å sette inn UNIFIL-styrken i de sørlige deler av Libanon i 1978, samt faktaopplysninger omkring NORAIR sin virksomhet her i 1978-79. I kapittel 4 redegjør jeg for hvilke utfordringer som var knyttet til oppdraget for NORAIR, og drøfter hvilke konsekvenser disse utfordringene fikk for det norske personellet. Tilslutt vil jeg i kapittel 5 oppsummere og svare på problemstillingen i 1.2.

2 METODE

Problemstillingen min er lagt opp som en historisk undersøkelse. Mitt fokus har derfor vært å finne ut mest mulig om tilværelsen til den norske helikopterveringen i Libanon. Dette vil oppgaven bære preg av, da det i stor grad vil være utredning rundt de viktigste utfordringene som NORAIR møtte. Disse utfordringene vil jeg eksemplifisere med konkrete hendelser. Oppgaven vil derfor bære preg av utredninger og mye bruk av sitater, til fordel for tradisjonell drøfting.

Det er tidligere skrevet veldig lite om NORAIR sin virksomhet i Libanon. Samtaler med mennesker som har kunnskap om dette temaet ble derfor en viktig og naturlig del av min oppgaveløsning i tillegg til den tilgjengelige litteraturen.

Jeg har snakket med følgende personer:

- Edmund Karlsen: Tjenestegjorde fra første kontingent av i Libanon som helikoptermaskinist. (fra april 1978 til april 1979) Han stod på kontrakt da ordren ble gitt, og var stasjonert på Ørlandet.

- Kjell Martinsen: Er i dag sjef ved Luftforsvarets flyskole. Han begynte som nyutdannet helikopterpilot ved 339-skvadronen 12. august 1978, og ble ”operativ” 5. januar 1979. Etter drøye to måneder som operativ helikopterflyger, var han i Libanon fra slutten av februar 1979 til slutten av juli samme år. Martinsen var altså med i den siste kontingenten fra NORAIR i Libanon.
- Leif Inge Torkelsen: Tjenestegjorde fra 2. april 1978 til 4. juli 1979 som helikopterpilot. Med andre ord: Torkelsen var i Libanon så godt som hele tiden mens NORAIR opererte her. Han ble rekruttert fra 339-skvadronen på Bardufoss.
- Helge Olav Sandnes: Tjenestegjorde fra 1. april 1978 til 1. september 1978 som flyger og nestkommanderende, og ble rekruttert fra 720-skvadronen på Rygge.
- Per Einar Jansen: Per Einar er sønn av Jan E. Jansen, som tjenestegjorde fra april til oktober 1978 som fly-ops.off/assist og CASO. Han har selv to kontingenter i internasjonale operasjoner, fra Libanon og Somalia. Per Einar skriver om NORAIR sin virksomhet i internasjonale operasjoner.
- Tom Eirik Ruud: Dette er sønnen til Kjell E. Ruud, som døde i den tragiske helikopterulykken i Libanon den 3. februar 1979. Tom Eirik var denne dagen en uke fra å fylle åtte år, og ulykken førte til at han vokste opp uten å bli kjent med sin far. I voksenalder har han fått et sterkt ønske om å finne ut mest mulig om sin fars siste måneder, og tjenesten i Libanon.

Alle bildene jeg har brukt i denne oppgaven er hentet fra Per Einar Jansens arkiv.

3 BAKGRUNN – ET HISTORISK PERSPEKTIV

3.1 Bakgrunn for innsetting av UNIFIL

Midtøsten har vært et av de mest konfliktfylte områdene i verden gjennom hele 1900-tallet. Libanon har helt siden oldtiden vært et viktig handelssentrum i regionen. Det var imidlertid under fransk herredømme til det fikk sin selvstendighet i 1943. Befolkningen består av diverse kristne grupperinger, shia- og sunnimuslimer, drusere (en gruppe med islett fra islam, jødedom og kristendom) og et stort antall palestinske flyktninger og deres etterkommere.

Tidlig på 1970-tallet økte spenningen langs grensen mellom Israel og Libanon. Grunnen til dette var at palestinske motstandsgrupper hadde etablert seg i Sør-Libanon. Dermed hadde de det nordlige Israel innen rekkevidde.

Den 12. mars 1978 stod PLO³ bak en terroraksjon der 35 mennesker ble drept under angrep på en buss i Tel Aviv i Israel.

Som en respons på dette invaderte Israelske styrker det sørlige Libanon natten til den 15. mars, og okkuperte i løpet av noen få dager hele den søndre delen av landet. (Med unntak av byen Tyr og omliggende områder, som fremdeles var under kontroll av PLO) Dette angrepet ble kalt "Operasjon Litani." Israel gikk inn med bakkestyrker på 20-25 000 mann. Dette skjedde med sterk støtte av tungt artilleri, fly og marinefartøyer.⁴ Målet til Israel var at den palestinske geriljaen skulle drives ut av området. På denne måten kunne de opprette en sikkerhetssone mot grensen i nord.

15. mars 1978 mottok sikkerhetsrådet i FN en sterk protest fra den Libanesiske regjeringen. De hevdet at det Israelske angrepet ikke hadde noen sammenheng med de Palestinske terroraksjonene.

19. mars vedtok dermed sikkerhetsrådet følgende resolusjoner:

- Resolusjon 425(1978)
- Resolusjon 426(1978)

Her påla sikkerhetsrådet Israel å straks stanse all militær aktivitet, samt trekke tilbake alle sine styrker fra Libanesiske territorium. Rådet bestemte også øyeblikkelig å opprette UNIFIL.⁵ Våpenhvile ble oppnådd 21. mars, og da hadde Israelerne bitt seg fast i et belte fra grensen mellom Israel og Libanon, og til Litani-elven.

Det operative mandat som ble gitt UNIFIL var:

- *"UNIFIL skal sørge for at de israelske stridskrefter trekker seg ut av Sør-Libanon, gjenopprette internasjonal fred og sikkerhet og assistere den libanesiske regjering til å kunne gjenopprette effektiv autoritet i området.*
- *UNIFIL skal gjøre sitt beste for å forhindre gjenopptakelse av stridighetene og sørge for at UNIFILs operasjonsområde ikke nyttes til fiendtlige handlinger av noen art.*

³ PLO: Den palestinske frigjøringsorganisasjonen. Denne blir ledet av Yasser Arafat, og av mange anklaget for terror mot Israel.

⁴ "Med FN i fredens tjeneste," s. 28

- *UNIFIL vil, i utførelsen av sin oppgave, få støtte av FN-observatørene fra UNTSO⁶, som skal fortsette sine funksjoner langs den opprinnelige våpenhvilelinjen. ("Armistice Demarcation Line") når UNIFILs mandat utløper."*⁷

Norge fikk dermed forespørsel om å delta i UNIFIL-styrken, og regjeringen besluttet i ekstraordinært statsråd om formiddagen den 22. mars å svare positivt på FNs henvendelse.⁸ (Dette var dagen før skjærtorsdag i påskeuken) De første internasjonale UNIFIL-styrkene ankom området 23. mars.

Den 3. april 1978 ankom den Norske hovedstyrken Libanon.

3.2 Faktaopplysninger om NORAIR sin virksomhet i UNIFIL

Den 1. april 1978 reiste helikoptervervingen fra Gardermoen med et amerikansk Galaxy transportfly, og de nådde Tel Aviv i grålysningen 2. april.

Den norske helikoptervervingen i Libanon bestod av fire UH-1B helikoptre⁹ og cirka 25 mann. Personellet var fordelt på følgende arbeidsoppgaver:

- Helikopterpiloter
- Maskinister
- Teknikere på motor og skrog
- Koordinerende oppgaver opp mot UNIFIL sitt hovedkvarter.
- Administrative gjøremål.
- Tankbilsjåfører som hadde ansvar for "fuel" til helikoptrene.

Med andre ord: Helikoptervervingen hadde med seg alt de trengte for å produsere og vedlikeholde flytimer.



Bell UH-1B Iroquois. Bildet er tatt i Naqoura.

⁶ UNTSO: United Nations Truce Supervision Organization

⁷ "Norske FN-styrker i Libanon 2" s. 1

⁸ "Norske FN-styrker i Libanon 1," s. 68.

⁹ For tekniske data på denne flytypen, referer jeg til vedlegg 1.

Oppdraget til NORAIR i Libanon var:

- MEDEVAC¹⁰ (hadde alltid førsteprioritet)
- Rekognosering
- Flyging av
 - VIPer (Blant annet høytstående militært og politisk personell)
 - Post
 - UN Field Service¹¹
 - Annet militært personell
- Det ble daglig fløyet en såkalt ”melkerute” som landet på alle de forskjellige FN-nasjoners hovedkvarterer med ordrer og viktig post og satte av og hentet personell på tjenestereiser.



Kart over Libanon¹², som viser de sentrale stedene som blir beskrevet i denne oppgaven.

Legg spesielt merke til:

- Naqoura, sørvest i Libanon. Dette var plassen der NORAIR hadde sin base.

¹⁰ MEDEVAC: ”Medical Evacuation.” Dette er frakt av pasienter med luftfartøy hvor pasientene er i medisinsk stabilisert tilstand eller blir gitt akuttmedisinsk behandling om bord.

¹¹ UN Field Service: Dette var en sivil organisasjon som var underlagt FN. Oppgaven deres i Libanon var å drive vedlikehold av kommunikasjonsutstyr, spesielt antennemaster på fjelltopper. På denne måten kunne FN opprettholde samband i hele operasjonsområdet.

¹² http://www.lib.utexas.edu/maps/middle_east_and_asia/lebanon_pol_2000.jpg

- Armistice line (dette var den opprinnelige våpenhvile-linjen som ble trukket etter den arabisk-israelske krigen i 1948/49. Alt innenfor denne grensen er anerkjent av FN som staten Israel sitt territorium)
- Litani-elven (Hit strakk det Israelsk – okkuperte området seg da UNIFIL rykket inn i Libanon)
- Nahariyya (Her bodde det norske personellet i begynnelsen av oppholdet i Naqoura)

En gang i måneden fløy også NORAIR den norske ”banksjefen” for den norske bataljonen i Libanon til Jerusalem. Han skulle hit for å ta ut lønn for alt personellet i den norske bataljonen.

NORAIR hadde et veldig nært samarbeid med NORMEDCOY,¹³ som også var stasjonert i Naqoura. NORMEDCOY hadde et feltsykehus og en personelloppsetning på 120 befal og soldater. På hver MEDEVAC – flyging, hadde helikopteret med seg en lege og en anestesisykepleier fra NORMEDCOY om bord. De norske helikopterpilotene jeg har snakket med omtaler besetningen fra NORMEDCOY som utrolig dyktige, og en stor trygghet å ha med seg på MEDEVAC – oppdrag. Dette med bakgrunn i at pasientene som ble fløyet ofte var svært hardt skadet.

Det ble etter hvert flere og flere innslag av MEDEVAC – flyginger, noe som førte til at FN-helikoptrene ble noenlunde anerkjent av både sivilbefolkningen, PLO og falangister. Likevel ble de norske helikoptrene beskytt ved flere anledninger. Dette skal jeg komme tilbake til senere i oppgaven.



En norsk skadet FN-soldat blir evakuert under MEDEVAC.

¹³ NORMEDCOY: NORwegian MEDical COMpany.

Den norske helikoptervervingens engasjement varte fra 2. april 1978 til 28. juli 1979, altså i 15 ½ måned. På denne tiden fløy de rundt 2200 timer. Av disse var det i alt 125 ambulanser og de hadde totalt ca. 7500 passasjerer.¹⁴

4. UTFORDRINGER OG DRØFTING AV KONSEKVENSER

4.1 UTFORDRING 1: REKRUTTERING

Rekruttering av både helikopterpiloter og maskinister/teknisk personell ble en stor utfordring for den norske helikoptervervingen.

4.1.1 Utredning

Luftforsvarets bidrag til beredskapsstyrken for FN bestod i 1978 av en Lufttransportkvadron på 80 mann. Skvadronen var delt i 2 vinger:

- *”En ving med 2 C-130 transportfly*
- *En helikopterverving med 4 UH-1B helikoptre og omtrent 25 mann.”¹⁵*

Den 8. juni 1964 godkjente Stortinget et forslag om at norske styrker skulle holdes i beredskap for FN. For at disse styrkene skulle kunne settes opp og komme i aksjon så fort som mulig, måtte et tilstrekkelig antall befal og mannskaper ha skrevet avtale om villighet.

Dette gjaldt også for den norske helikoptervervingen, og dette vil si at det var flere som stod på kontrakter da ordren om innsetting i Libanon kom. Mange av de som ble rekruttert nedover var fortsatt under pliktjeneste.

Men – man slet med rekruttering av helikopterflygere mot slutten av 1970-tallet. Derfor var helikoptervervingen forholdsvis dårlig oppsatt med personell da ordren om innsetting i Libanon kom i påskeuken 1978. Etter noen hektiske dager for å få tak i mest mulig folk, var de oppsatt på følgende måte:

- *”5 flygere (planen var at de skulle være 6)*
- *Nok teknisk personell, men flere manglet den riktige spesialist-bakgrunnen.”¹⁶*

¹⁴ ”Norske FN-styrker i Libanon, del 1” s. 138.

¹⁵ ”Norske FN-styrker i Libanon, del 1” s. 129.

¹⁶ ”Norske FN-styrker i Libanon, del 1” s. 129.

Problemet med rekruttering til Libanon, forklares her av Leif Inge Torkelsen:

”Luftforsvarsstaben var i utgangspunktet ikke særlig interessert i å ha helikopterveringen der nede. Dette var på grunn av mangelen på helikopterflygere i Norge. Blant annet fikk ingen fra 330-skvadronen lov til å dra nedover, fordi de skulle opprettholde den nasjonale beredskapen. Men hæren var veldig ivrig etter å ha med seg helikopterveringen, og derfor ble de med.”¹⁷

Rekrutteringsproblemet bare fortsatte utover i operasjonen, og på det verste var de kun oppsatt med tre flygere på de fire helikoptrene.

Et godt eksempel på hvor prekært det kunne være, er Kjell Martinsen. Han ble rekruttert nedover som ung fenrik etter å ha vært operativ kun i to måneder, og ankom dermed Libanon med minimal operativ erfaring. Han fikk heller ingen spesiell opplæring i forkant av oppdraget – det var rett fra 339-skvadronen og nedover til Libanon:

”Jeg var egentlig for ung til å bli sendt ned, men rekrutteringsmangel gjorde at jeg fikk tilbud om å reise. Det var en lite populær tjeneste, da helikoptrene ofte ble beskytt. Den direkte årsaken var at den norske helikopterveringen mistet et helikopter og mannskapet på fire den 3. februar 1979. Jeg kom inn som erstatter for Eriksen, som omkom i denne ulykken... Da jeg kom hjem igjen fra Libanon begynte jeg ved 339-skvadronen. Her har de en OPL¹⁸ på 16 flygere. Av de som vendte hjem var alle ferdige med sin pliktjeneste, med unntak av en mann; meg. Dette resulterte i at vi nå bare var seks helikopterflygere ved 339-skvadronen.”¹⁹

4.1.2 Hvilke konsekvenser fikk rekrutteringsproblemene for det norske personellet?

Den vanskelige rekrutteringen av helikopterflygere/teknikere fikk mange konsekvenser for den norske helikopterveringen:

¹⁷ Opplysningene i dette avsnittet er fortalt av Leif Inge Torkelsen

¹⁸ OPL: Oppsetningsplan

¹⁹ Fra samtale med Kjell Martinsen

For det første, ble de nødt til å leie inn teknisk ekspertise fra Israel. Major Holm, som var CASO²⁰ ved UNIFIL sitt hovedkvarter i Libanon, skriver i sin artikkel:

”... en ordning ved kjøp av teknisk ekspertise i Israel ble etablert, for å spare tid og for å holde alle helikoptre i flydyktig stand”²¹

Denne påstanden er det delte meninger på blant mine intervjuobjekter. Martinsen og Torkelsen forteller at tyngre vedlikehold og reparasjoner av helikoptrene ble gjennomført ved en flyfabrikk ved Tel Aviv i Israel, og bekrefter dermed Major Holms påstand.

Karlsen og Sandnes, derimot, benekter dette. De mener at det var forhandlinger om Israelsk teknisk ekspertise fordi Israelerne ville selge dette til nordmennene. Men – så lenge de var der nede, benekter de at de fikk Israelsk hjelp eller vedlikeholdt helikoptrene i Tel Aviv. (Sandnes var nede fra 1. april 1978 til 1. september 1978, mens Karlsen var nede fra april 1978 til april 1979)

Artikkelforfatteren, major Holm, var sannsynligvis nede i Libanon fra medio april til medio oktober 1978. Det er derfor veldig rart at han skriver dette i sin artikkel, da Karlsen og Sandnes var der i samme periode.

Min vurdering rundt dette, er at det helt sikkert ble leid inn Israelsk teknisk ekspertise, og at denne ble benyttet ved Tel Aviv. Men - dette måtte ha kommet inn på et sent tidspunkt i operasjonen. Hvor sent er imidlertid vanskelig å svare på, da det er så store forskjeller i besvarelsene fra mine intervjuobjekter.

For det andre førte rekrutteringssvikten til at det ble veldig mye å gjøre for de som var der nede. I begynnelsen skilte de ikke mellom fritid og arbeidstid – alt var arbeidstid! Dette var de imidlertid innstilt på, så ingen av intervjuobjektene beskriver dette som noe problem.

For det tredje, var rekrutteringssvikten årsaken til at Norge måtte trekke tilbake Helikoptervingen. Oberstløytnant Hans Haug beskriver dette:

²⁰ CASO: Chief Airstaff Officer

²¹ Norsk luftmilitært tidsskrift” nr. 1 1979, ”Betraktninger etter 6 måneders tjeneste som CASO ved UNIFILs hovedkvarter i Libanon” av Major Holm, s. 10

”Det er velkjent at det er en stor mangel på helikopterflygere i Norge. Dette gjenspeilte seg også på helikoptervervingen. Etter å ha drevet operasjoner i over ett år med tidvis bare 3 flygere, var det nå ingen flere som ville søke om FN-kontrakt. Norge trakk da helivingen tilbake med virkning fra 28. juli 1979.”²²

Konsekvensen av rekrutteringssvikten ble altså at den norske helikoptervervingen, NORAIR, måtte reise hjem den 28. juli 1979. Italia overtok Norges funksjon.

4.2 UTFORDRING 2: LOKALE FORHOLD

Flere faktorer, som jeg har valgt å kalle lokale forhold, ble store utfordringer for NORAIR i Libanon:

4.2.1.1 Den norske helikoptervervingen kom ned for tidlig

Da den norske helikoptervervingen ankom Tel Aviv om morgenen den 2. april, kontaktet de FN's stab i Jerusalem. Stabssjefen kunne da fortelle at de var kommet ned for tidlig. Grunnen til dette, var at forholdene i Sør-Libanon var av en slik karakter at verken FN eller Israel ville tillate vingen å begynne å fly der. Nesten ingen informasjon kom frem til vingen, og de levde i uvisshet.

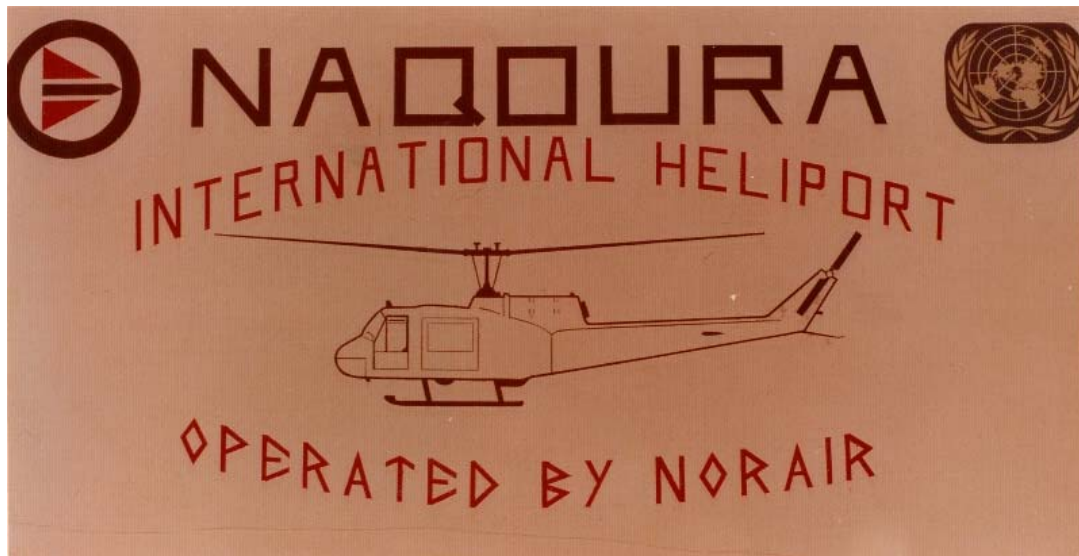
Etter å ha bodd litt i Tel Aviv, måtte de flytte hele helikoptervervingen over til Jerusalem. Her tilbrakte de en god del tid mens de bodde på hotell.

Daværende Oberstløytnant Hans Haug, som var den første avdelingssjefen for NORAIR i Libanon, var i flere møter med den israelske liaisonoffiseren til FN og ba om flytrenoing i Israel. Men – han ble den første uken alltid nektet dette. Grunnen var faren for at de kunne bli skutt ned av israelske styrker.

Først etter ei ukes tid – da de hadde kommet til Jerusalem, fikk de lov til å fly en bestemt rute fra Jerusalem og opp til Naqoura. De måtte likevel sende inn flygeplan og be om klarering senest seks timer før beregnet avgang. Ruten var dessuten tungvint, da den rett og slett var en omvei og fordi de måtte fly så høyt at de fikk problemer da det var lavt skydekke.

²² ”Norske FN-styrker i Libanon, del 1” s. 138.

Den 11. april fikk den norske helikoptervervingen endelig marsjordre til Naqoura og Sør-Libanon.



4.2.1.2 Konsekvenser for det norske personellet ved at helikoptervervingen kom ned for tidlig.

Hans Haug skriver i sin artikkel at dette virket demoraliserende på personellet ved helikoptervervingen. Dette virker jo også ganske logisk: man har stresset rundt i hele påskeuka for å få vingen klar, også var det ikke bruk for dem!

De intervjuobjektene som var med i denne fasen, forteller derimot at dette gikk veldig greit. De var veldig giret på å komme i gang, men så på dette avbrekket som en ferie, og de syntes de hadde det fint og at det ikke påvirket dem i vesentlig grad.

4.2.2.1 Klima og helikopter

Klimaet i Libanon var uvant for den norske helikoptervervingen. Under normale operasjoner i Norge har Bell UH-1B et kraftoverskudd som gjør det forholdsvis lett å fly. Effekten til en jetmotor blir imidlertid sterkt redusert med stigende temperatur og høyde over havet.

I Libanon var det ofte temperaturer over 45 grader celsius, og de fløy med landingsområder opp i mot 1700 meter over havet.

4.2.2.2 Hvilke konsekvenser fikk klimaet for helikopteret?

Klimaet i Libanon reduserte effekten til helikopteret. Leif Inge Torkelsen, som kom rett fra 339-skvadronen på Bardufoss forklarer:

”Det var en klar overgang å komme ned til Libanon. På Bardufoss var vi vant til å laste helikopteret fullt opp, uansett, men dette kunne vi ikke gjøre i Libanon. Her måtte vi begynne å ta hensyn til antall passasjerer, mengden av fuel før vi tok av også videre. Vi flydde etter regelen ”heller to små laster enn en stor””²³

Det var altså uvant for flygerne at helikopteret hadde mindre kraft i Libanon enn her hjemme. Men, de så ikke på dette som noe problem, da de enkelt kunne justere dette med vekt på helikopteret.

Flygerne skryter ellers utrolig mye av Bell UH-1B, og det virker som om alle helikopterflygerne jeg har snakket med er meget fornøyde med hvordan dette fungerte. Kjell Martinsen er muligens mest entusiastisk:

”Bell-helikopteret var kjempebra. Det var rett og slett fantastisk bra å fly med!”²⁴

4.2.3 Feltmessige forhold og konsekvenser av dette

Naqoura er en liten landsby som ligger helt sørvest i Libanon. Det var også i Naqoura at det internasjonale UNIFIL hovedkvarteret ble bygget opp.

Den norske helikoptervingen var imidlertid den første operative avdelingen som kom til Naqoura. På dette tidspunktet var Naqoura fortsatt en del av det Israelskopperte området i Libanon. Dette området strakk seg helt opp til Litani-elven. Da NORAIR ankom området den 11. april 1978, fikk de tildelt et jorde ca. 150 meter fra UNIFIL sitt hovedkvarter. På dette jordet måtte de bygge opp en operativ enhet fra bunnen av.

Helikoptermaskinist Karlsen forteller:

”Det var i denne startfasen veldig feltmessig. Dette skapte ett problem: sand. Vi fikk sand i rotorsystemet, sand i motorrommet på helikopteret også videre. Nei, hoff...”²⁵

²³ Fra samtale med Leif Inge Torkelsen

²⁴ Fra samtale med Kjell Martinsen



Helikopterveringen fikk imidlertid ganske tidlig en skikkelig asfalterte helikopter-landingsplass med plass til 5-6 helikoptre. I tillegg fikk de en luftig hangar hvor nødvendig vedlikehold og ettersyn kunne foretaes. Dette var et kjærkomment bygg for alle teknikerne, da det var utrolig varmt å drive nødvendig vedlikehold utendørs. Temperaturen her var oppe i 45 – 50 grader Celsius.

Personellet ved helikopterveringen drev i denne første tiden med pendling mellom Nahariyya i Israel, og Naqoura. Grunnen til at de bodde i Nahariyya, var at de enda ikke hadde noen forlegning i Naqoura. De som var på MEDEVAC-beredskap, lå derimot i telt i Naqoura.

I tillegg hadde den norske helikopterveringen til tider problemer med at drivstoff som de fylte i Beirut var dårlig fordi det hadde vann i seg. Måten de løste dette på, var at de med sine to tankbiler to ganger i uken hentet drivstoff i Haifa i Israel.

²⁵ Fra samtale med Edmund Karlsen.

4.2.4.1 Diaréproblemer

De aller fleste av det norske personellet fikk også store problemer med diaré. Dette var noe de fleste måtte gjennomgå rett etter at de kom ned til Libanon. Grunnen til dette, var at det var en helt annen bakterieflora der nede enn hva de var vant med hjemmefra. Maten var dessuten helt annerledes.

Disse problemene var størst i begynnelsen av oppdraget. Dette hadde bakgrunn i at man da spiste ved et veldig uhygienisk og feltmessig kjøkken, med annerledes mat enn hva man var vant til.

Etter at NORMEDCOY kom nedover, spiste det norske personellet ved det norske kjøkkenet her. Dermed ble diaréproblemerkene mye mindre!

4.2.4.2 Konsekvenser av diaréproblemerkene

Diaréproblemerkene var noe de aller fleste måtte igjennom. De prøvde å løse dette med kulltabletter, men for de som var hardest rammet var det eneste alternativet å bruke bleier på flyturene. Flere ble også lagt inn på det norske feltsykehuset på grunn av uttørking, som følge av diareen.

Det virker ikke som om de ble noe hemmet av diaré – problemene. Edmund Karlsen forklarte veldig bra hvor bagatellmessig de så på dette problemet:

”Det va en stor opplevels deinn da`n du feis uten at det va nå i bleia ætter på”²⁶

4.3 UTFORDRING 3: TRUSSELEN FRA BAKKEN

Helikoptervingen opererte i et meget konfliktfylt område, og trusselen fra bakken var merkbar.

4.3.1 Utredning:

Svein Danielsen, som var flyger og avdelingssjef for NORAIR i Libanon, har beskrevet hvordan det var å bli beskutt:

²⁶ Fra samtale med Edmund Karlsen

”Da vi passerte over Quana, forresten samme område hvor fenrik Eriksen og løytnant Ruud havarerte, så vi en lang rekke sporlys komme opp mot oss. Vi meldte tilbake til Naqoura at vi ble beskytt, men at vi fortsatte. Prosjektilene gikk for det meste bak oss og til venstre for oss.

Etter en stund fant vi fram og landet ved det norske verkstedkompaniet, der vi fikk pasienten om bord. Legen og sykepleieren som var med, tok hånd om ham. Vi tok så av med kurs vestover.

Få minutter etter – i en høyde av ca. 15 000 fot over bakken – ser vi et femtitalls sporlys komme opp mot oss. Jeg prøvde å styre unna, men en del av prosjektilene kom i en slags korketrekkerbane. Så det var umulig å si hvilken vei vi skulle svinge. Da ser vi en rekke sporlys komme opp langt foran. Jeg var sikker på at de skulle gå foran, men på grunn av vår hastighet passerte de bare et par meter til venstre for kabinen, innenfor rotordisken. Og det ble helt lyst i cockpiten.

Beskytningen varte i 20-30 sekunder og var meget intens. Jeg meldte fra på radioen til kaptein Kvamme i det skytingen begynte, og jeg tror nok han ble litt betenkt, for han kalte oss opp bare ett minutt etter. Jeg kunne da bare konstantere at ”vi henger her ennå.””²⁷

Men de ble ikke bare angrepet da de var i luften. Situasjonen var nemlig til tider svært spent også i Naqoura, og i slutten av mars 1979 åpnet falangistene²⁸ ild mot hovedkvarteret med 12,7mm mitraljøser, håndvåpen og bombekastere. En franskmann ble drept, to andre såret og et helikopter ble truffet under avgang fra helikopterbasen.

I midten av april 1979 ble et helikopter beskytt av falangistene under landing i Naqoura. Denne gangen besvarte FNs vaktstyrke beskytningen. Dette førte til massiv beskytning av helikoptervingens område. Martinsen forteller:

”Natten mellom den 18. og 19. april ble den norske leiren i Naqoura angrepet av Haddad og falangistene i et angrep. 400 bombekastergranater og flere tusen skudd ble avfyrt mot oss i dette angrepet. Vi søkte dekning i sheltere, men disse var ennå ikke helt ferdige – de var halvt

²⁷ ”Norske FN-styrker i Libanon” s. 298.

²⁸ Falangistene var allierte med Israel i Sør-Libanon.

åpne. Man kan jo bare tenke seg hva som hadde skjedd hvis en bombekaster-granat hadde truffet inne i shelteret vårt... hele helikoptervingen ville gått med...heldigvis ble ingen skadet under angrepet, men alle de fire helikoptrene ble ødelagt.”²⁹

De fikk reparert to av de Norske helikoptrene der nede, men to måtte byttes ut med nye fra Norge.



Ett av de norske helikoptrene etter ødeleggelsene

4.3.2 Hvilke konsekvenser fikk ”trusselen fra bakken” for det norske personellet?

Tiltak mot denne trusselen var

- Å holde seg unna de områdene man var blitt skutt på, i alle fall til de ble ”garantert” sikre igjen.
- Man hadde pansersetere i to av helikoptrene. (to av helikoptrene manglet altså dette)
- Flygere og maskinister fløy med splintsikre vester
- Over sjø ble redningsvester nyttet.

”Det ble også flydd svært mye over vann i forbindelse med 2 daglige turer til Beirut. Da fløy vi over sjøen 3-4 km fra kysten, fordi vi tidligere hadde to episoder hvor helikopteret ble beskutt da det kom for nært land. Siden helikopteret har bare en motor og ingen flytepongtonger, ville en motorkutt vært katastrofal.”³⁰

²⁹ Fra samtale med Kjell Martinsen.

³⁰ ”Norske FN-styrker i Libanon 1 s. 133

I tillegg ble det så langt det var mulig holdt daglige etterretningsbriefer ved helikoptervervingen, av ALO.³¹

Alle intervjuobjektene forklarer at det var en stor belastning å fly under en konstant trussel. Men – på den annen side så hjalp det veldig at oppdragene de utførte var utrolig viktige. Både psykologisk for hærstyrkene, ved at de alltid visste at om det skjedde noe, så ville helikopteret være der på meget kort tid, med medisinsk hjelp. De reddet jo da også utrolig mange menneskeliv, og det å vite at man gjorde det, tror jeg nok hjalp på motivasjonen. Kjell Martinsen forklarer dette veldig bra:

”Det var sånn at da dagen var omme priset du deg lykkelig over at du hadde overlevd. Men – på den andre siden så følte man at oppdraget var vannvittig viktig fordi vi var den eneste helikopterstyrken FN-personellet hadde til rådighet.”³²

4.4 UTFORDRING 4: SAMARBEIDET MED ”ISRAEL CONTROL”

4.4.1 Utredning og konsekvenser

Det var IDF³³ og Israel Control som styrte alt det som skjedde i Israelsk luftrom. For NORAIR betydde dette at fem eksemplarer av flightplan måtte sendes ut senest 24 timer i forveien før flyging. Dette gikk selvsagt ikke an ved MEDEVAC.

Det hendte ofte i slike tilfeller – også da det stod om liv, at Israelerne nektet helikoptrene å ta av. Dessuten – hvis pasientene var veldig hardt skadet, måtte de flyes til Rambam hospital i Haifa i Israel. Dette var fordi de hadde bedre forutsetninger for å behandle slike alvorlige skader enn det norske feltsykehuset. I slike tilfeller kunne det være veldig vanskelig å få tillatelse til fly over til Israels territorium. Kjell Martinsen har et godt eksempel på dette:

”Det hadde vært en skuddveksling, og fire hardt skadde FN-soldater skulle hentes. Men – det norske helikopteret fikk ikke lov til å ta av fra basen i Naqoura for Israel Control før etter 30 minutter. Dette førte til at de fire soldatene omkom, og legen/anestesisykepleieren mente at de kunne overlevd hvis vi hadde fått tatt av med en gang.”³⁴

³¹ ALO: Air Liaison Officer, dette var Norske offiserer tilknyttet UNIFIL HQ.

³² Fra samtale med Kjell Martinsen.

³³ IDF: Israel Defence Force

³⁴ Fra samtale med Kjell Martinsen.

Odd Haugsbak beskriver også en liknende situasjon i sin artikkel:

”I de tilfellene vi fikk så hardt skadede personer om bord – enten det gjaldt sivile eller militære – at NORMEDCOY ikke kunne hjelpe dem, fløy vi disse til et sykehus i Haifa i Israel. Det gikk vanligvis greit å få klarering til å krysse den israelske grensen i slike tilfeller. Men en gang opplevde jeg, med to hardt skadede franske soldater fra Tyr om bord, å bli avvist av den israelske kontrolløren. Dette til tross for at jeg gjorde ham oppmerksom på at det sto om liv, og at jeg flere ganger anmodet ham om å ta kontakt med sine overordnede. Likevel avslo han! Da jeg så sa at vi ville krysse grensen i alle fall, fikk jeg beskjed om at vi ville bli møtt av jagerfly... Jeg har aldri følt meg så frustrert og hjelpeløs som da vi måtte returnere til NORAIR, og sende de sårede i bil. Så vidt jeg vet, ble det levert inn en offisiell protest til Israel på denne episoden.”³⁵

Det samme gjelder Svein Danielsen:

”Sent en kveld ble vi ”scramblet” ut på en MEDEVAC fra Tibnin. En irsk soldat var blitt skutt, - prosjektilet var gått inn over hjertet, og det var kritisk. Nå er det alminnelig kjent at mørket på de breddegrader er totalt, og uten måne – og med belysningen på bakken blendet ned, er det meget vanskelig å finne fram. Jeg spurte derfor Israel Control, som hadde radardekning over hele området, om de kunne gi meg en sektor for å finne Tibnin. Men det ville de ikke. Vi fikk klare oss som best vi kunne.”³⁶

Helge Olav Sandnes forteller:

”Israel Control var veldig nøye med at helikoptrene fløy på riktig kode. Dette gjaldt også da vi fløy sterkt skadet personell, som måtte over til Rambam hospital i Haifa. Jeg lå ofte på grensa mellom Libanon og Israel og kretset, og fikk ikke lov til å fly inn. En gang jeg spurte om hvorfor vi ikke fikk lov, fikk jeg til svar: Vi vet jo ikke om det står en Palestiner med geværet rettet mot ditt hode og truer deg til å fly inn sprengstoff til Israel...Det var alltid væpnede vakter tilstede da vi landet ved Rambam hospital.”³⁷

³⁵ ”Norske FN-styrker i Libanon 1,” s. 299

³⁶ ”Norske FN-styrker i Libanon 1” s. 298

³⁷ Fra samtale med Helge Olav Sandnes

Alle disse sitatene er gode eksempler på at samarbeidet med "Israel Control" var meget anspent. Det virker heller ikke som om det er noen tvil om at dette ansente forholdet førte til tap av menneskeliv.

Mine intervjuobjekter forteller videre at de aldri hadde noen problemer hvis de først hadde fått klarering for å fly. Men denne var de altså nødt til å, da de garantert ble skutt på hvis de ikke hadde denne.

4.5 UTFORDRING 5: DEN NORSKE HELIKOPTERULYKKEN

Denne ulykken ble en veldig stor utfordring for det norske personellet i NORAIR.

4.5.1 Utredning

Et norsk helikopter styrtet den 3. februar 1979. Dette skjedde etter at det hadde vært en skuddveksling mellom UNIFIL Fiji-bataljonen og væpnede elementer fra PLO. Her ble en FN-soldat fra Fiji drept og en annen alvorlig skadet.

Den norske helikopterveringen fikk dermed i oppdrag å hente ut disse soldatene. Vakthavende flyger var fenrik Peer-Frode Eriksen, og hans maskinist løytnant Kjell E. Ruud. De fikk klokken 1620 lokal tid melding om skuddvekslingen og at skytingen fortsatt pågikk. De forberedte seg dermed på oppdraget, og klargjorde helikopteret. Deretter ankom sanitetspersonellet; Lege, major Egil Kjeldaas og anestesisykepleier, løytnant Jostein Berg.

Etter å ha stått med motoren i gang i ca. 10 minutter fikk helikopteret klokken 1635 klarering til å fly inn i område NORDVEST AS SIDDIQIN. De tar dermed av umiddelbart, klatret til 1000-2000 fot over bakken og informerte UNIFIL/Air Ops om at de var i luften.

Fire-fem minutter senere flydde de inn over det franske ansvarsområdet. Her ble de oppkalt av en Franske offiser, og informert om at de ikke har klarering for å fly inn til landingsområdet enda. Dette er på grunn av at pasienten ikke er på plass, og at bakkestyrkene enda ikke har fått sikret området.

Dermed flydde det norske helikopteret ca. 3 kilometer syd for landsbyen AS SIDDIQIN. Det foretok nå en nedstigning til 100-200 fot over bakken, og forsvant bak terrenget. Da de kom til syne igjen, hadde de en nesten nordlig kurs rett mot to høyspentlinjer. De flydde lavt over

det første, men hadde en liten gjennomsynkning og traff den neste høyspentlinjen midt imot. Det var ingen unnvikende manøver før helikopteret traff høyspentlinjen, og flyet gikk rett i bakken. Hele cockpiten og kabinseksjonen ble knust og alle de fire om bord omkom umiddelbart. Den hardt skadde FN-soldaten de skulle hente, døde også av skadene.

Konklusjonen til havarikommisjonen var:

”...helikopteret var i orden fram til kollisjonstidspunktet. Det ble ikke funnet noe som indikerte på kollisjon med fugl eller andre fremmedlegemer og ingen merker eller hull etter prosjektiler. Ingen av vitnene hadde hørt skyting i området. Så konklusjonen ble feilvurdering av sikker høyde under de rådende operative vanskelige flyforhold og uheldige omstendigheter eller på en annen måte at ønsket om å ha en bakketopp imellom seg og de fiendtlige styrkene (som ved tidligere anledninger hadde skutt mot de norske helikoptrene) førte til at de kom for lavt over ukjente spenn i ukjent terreng.”³⁸

For ytterligere opplysninger omkring denne ulykken, henviser jeg til vedlegg 4; ”Ulykken med UH-1B 2086 i Libanon 3. februar 1979.” Dette er et sammendrag av den offisielle ulykkesrapporten som havarikommisjonen utarbeidet i etterkant av ulykken. Sammendraget er skrevet av Per Einar Jansen.



Fra minnehøytiden som ble holdt søndag 4. februar 1979, i Naqoura. Seks omkomne (fire nordmenn og to fra Fiii) ligger i ”bodv-bags.”

³⁸ Vedlegg 4; Sammendrag av ulykkesrapporten etter helikopterulykken 3. februar 1979, skrevet av Per Einar Jansen.

4.5.2 Konsekvenser for det norske personellet som følge av helikopterulykken

Den norske helikoptervingen var en liten avdeling med ca. 25 mann. De var veldig sammenspleiset, og betraktet seg selv som en familie. Dermed rammet helikopterulykken dem veldig hardt. Alle mine intervjuobjekter som var i Libanon på dette tidspunktet beskriver ulykken som en veldig påkjenning på alle som jobbet ved helikoptervingen og ved NORMEDCOY.

Men - selve oppdraget fortsatte de norske styrkene å gjennomføre som før. Som Helge Olav Sandnes sa det:

”Vi kunne jo ikke la oss stoppe av det.”³⁹

5. EGEN VURDERING

Etter å ha studert NORAIR sin virksomhet i UNIFIL, er det utvilsomt at den norske helikoptervingen møtte på mange utfordringer. Men – det virker som om det aldri var noen tvil blant personellet om at nordmennene skulle gjennomføre oppdraget på en god måte. Utfordringer og problemer som dukket opp ble tatt hånd om på strak arm, og det er ingen tvil om at NORAIR gjorde en fantastisk jobb i Libanon.

Jeg vil la Helge Olav Sandnes få oppsummere:

”Vi hadde mange utfordringer, og mange av dem var vanskelige å takle. Men – som alltid når NORAIR er ute i misjoner, så blir oppdragene gjennomført. Er det et problem, ja så fikser vi det. Mission blir fløyet – uansett”⁴⁰

6. SAMMENDRAG / KONKLUSJON

Den norske helikoptervingen i UNIFIL, møtte i Libanon mange utfordringer i forbindelse med løsningen av sitt oppdrag. De viktigste var:

1. Rekrutteringsproblemet: Det var mangel på helikopterflygere i Norge på denne tiden, og man slet med å rekruttere de som fantes.

Konsekvensen dette fikk for det norske personellet, var først og fremst at de ble nødt til å trekke hele styrken tilbake. Men det førte også til at belastningen ble fordelt på færre personer, og at de måtte leie inn teknisk ekspertise fra Israel.

³⁹ Fra samtale med Helge Olav Sandnes

⁴⁰ Fra samtale med Helge Olav Sandnes

2. Lokale forhold: Her tenker jeg på at ”de kom ned for tidlig,” klimaet var uvant for helikopteret, de levde veldig feltmessig i den første tiden av engasjementet og mange slet med diaréproblemer.

Dette var imidlertid bare bagateller for det norske personellet, og de tilpasset seg raskt ved å gjøre enkle grep.

3. Trusselen fra bakken: Nordmennene opplevde å bli beskytt fra bakken, og også basen i Naqoura ble angrepet.

Måten de prøvde å unngå dette på, var grovt sett å holde seg unna de områdene man visste man kom til å bli beskytt fra. De hadde også pansrede seter i to av helikoptrene, og de fløy med splintsikre vester. I Naqoura bygget de ”sheltere” der de søkte dekning under angrep.

4. Samarbeidet med ”Israel Control:” All flyging måtte koordineres med ”Israel Control,” men samarbeidet mellom NORAIR og ”Israel Control” var meget anspent. Dette på grunn av at Israelerne var veldig mistenksomme, og de derfor ved flere anledninger unnlot å gi de norske helikoptrene klareringer.

Dette anspente forholdet førte til at flere menneskeliv gikk tapt, da flere MEDEVAC – oppdrag ble utsatt og kansellert.

5. Den norske helikopterulykken: Den 3. februar 1979 styrtet det ene av de norske helikoptrene, og hele besetningen på fire omkom. Ulykken gjorde et dypt inntrykk på alle som tjenestegjorde ved NORAIR, men oppdragene fortsatte som før.

LITTERATURLISTE

- Bøker:
 - ”Norske FN-styrker i Libanon 1” – Norsk arkivforskning, Bedriftshistorisk institutt og forlag A.S. 1983
 - ”Norske FN-styrker i Libanon 2” – Norsk arkivforskning, Bedriftshistorisk institutt og forlag A.S. 1984.
 - ”Nordic UN Stand-by Forces,” NORDSAMF i samarbeid med Tryckericentralen Ab, 1993.
 - Christensen, Ola K. og Leraand, Dag: ”Med FN i fredens tjeneste,” Gazette Bok as 1995.

- Artikler: ”Betraktninger etter 6 måneders tjeneste som CASO (Chief Airstaff Officer) ved UNIFIL`s hovedkvarter i Libanon” av Major Holm. Artikkelen er hentet fra ”Norsk Luftmilitært tidsskrift” nr. 1 1979.

- Internett: (kun brukt for å hente kart)
 - <http://www.vg.no/nyheter/spesial/midstosten/>
 - http://www.lib.utexas.edu/maps/middle_east_and_asia/lebanon_pol_2000.jpg

- Samtaler med:
 - Edmund Karlsen
 - Helge Olav Sandnes
 - Kjell Martinsen
 - Leif Inge Torkelsen
 - Per Einar Jansen
 - Tom Eirik Ruud

- Bildene som er brukt i oppgaven er hentet fra:
 - Per Einar Jansen sitt arkiv
 - Boken ”Norske FN-styrker i Libanon 1”

~~BEGRENSET~~

Avgradert

05.07.2005 ALMT/LKSK SSM



HOVEDOPPGAVE

NORAIR i Bosnia-Hercegovina 1993 - 96

av

Kadett Henning Homb Hansen

Avgradert

05.07.2005 ALMT/LKSK SSM

~~BEGRENSET~~

INNHOLDSFORTEGNELSE

INTRODUKSJON	2
Problemstilling og avgrensning	2
Kildeomtale	3
HISTORISK BAKGRUNN	5
Jugoslavia	5
NORAIR	9
NORAIR TIL BOSNIA-HERCEGOVINA	12
Hva NORAIR kunne gjøre	12
Hva NORAIR skulle gjøre	17
<i>Fra uformell forespørsel til klarsignal</i>	17
<i>Kommandoforhold og oppgaver</i>	20
<i>På beredskap - men beredt for FN-opdrag?</i>	24
<i>Status ved avreise</i>	26
Hva NORAIR faktisk gjorde	28
<i>Innsettings- og tilpasningsfasen</i>	29
<i>Maglaj-operasjonen</i>	35
<i>Operasjonene blir mer rutinepregede</i>	38
<i>Deployering til Split</i>	41
<i>Etterforsyning av FNs «sikre områder»</i>	42
<i>Dayton-avtalen underskrives og UNPROFOR trekkes tilbake</i>	43
<i>Oppsummering av deployeringsperioden</i>	44
KONKLUSJON	47
KILDER OG LITTERATUR	52
VEDLEGG	56

INTRODUKSJON

Bakgrunnen for å skrive om den norske helikoptervervingen NORAIR og dens deployering i Bosnia-Hercegovina henger sammen med min egen bakgrunn, ettersom jeg tjenestegjorde ved NORAIR i 15 måneder under denne operasjonen. Internasjonale operasjoner, herunder FN-operasjoner, er et av Luftforsvarets innsatsområder for tiden og vil være det i årene som kommer. Etter selv å ha vært med på operasjonene i Bosnia-Hercegovina, har det vært rart å se i hvor liten utstrekning erfaringene fra deployeringen i Bosnia-Hercegovina synes å være interessante for senere bruk i Luftforsvaret.

En av kadettene ved foregående kull behandlet i sin hovedoppgave det norske FN-engasjementet i Kongo på begynnelsen av 1960-tallet. Et av hans problemområder var at den operasjonelle siden fra den operasjonen i svært liten grad er dokumentert gjennom skriftlig materiale. Det kan virke som om noe av det samme allerede er i ferd med å skje med NORAIRs Bosnia-engasjement. Selv om det ikke er mer enn vel ett år siden dette oppdraget ble avsluttet, kan vi se tegn til at denne operasjonen er et avsluttet kapittel for de fleste instanser innen Luftforsvaret.

Problemstilling og avgrensning

Hovedmålet med denne oppgaven er å foreta en analyse av NORAIRs deployering i Bosnia, et oppdrag som varte i tidsrommet fra oktober 1993 til januar 1996. Sentralt i oppgaven blir først å se på hvilken bakgrunn den norske helikopterstyrken hadde da den ble sendt ut på dette internasjonale oppdraget. Deretter vil jeg ta for meg beslutningsprosessen som lå til grunn for avgjørelsen om å sende NORAIR til Bosnia-Hercegovina, og beskrive NORAIRs oppdrag samt deres plassering i den totale FN-operasjonen United Nations Protection Force (UNPROFOR). Hvorfor ble NORAIR sendt ut på dette oppdraget? Hvem tok avgjørelsen, og hvordan ble beslutningen til? Dernest vil jeg se nærmere på hva NORAIR gjorde i tiden i Bosnia-Hercegovina, og se dette opp mot de forutsetninger de hadde da de reiste. Hvilke oppdrag løste NORAIR mens de var deployert til Bosnia-Hercegovina? I hvor stor grad var norske helikopter-skvadroner egnet til deltakelse i en internasjonal operasjon?

I tillegg til at dette skal være en analyse, har jeg lagt stor vekt på å presentere de empiriske data om NORAIR og deployeringen i Bosnia-Hercegovina. Dette fordi min andre

hensikt med oppgaven er å bidra til å hindre at erfaringer går tapt, slik at de kan brukes ved en senere anledning. Det som i etterhånd har skjedd i tilfellet med FN-engasjementet i Kongo kommer forhåpentligvis ikke til å gjenta seg for NORAIR i Bosnia-Hercegovina.

Oppgaven begrenser seg ved at jeg kun tar for meg den operative siden ved denne deployeringen. Øvrige aspekter, som de personellmessige, tekniske eller logistikkmessige, faller derfor utenfor.¹ Ettersom jeg behandler NORAIRs kapasitet vil oppgaven ikke ta for seg det resultat og den effekt NORAIRs tilstedeværelse hadde, hverken for sivilbefolkningen eller for de øvrige FN-styrkene i operasjonsområdet, og heller ikke for Norge eller Luftforsvaret i ettertid.

En ytterligere avgrensning er at jeg har valgt å holde oppgaven begrenset i henhold til Sikkerhetsinstruksen. Å skrive en ugradert oppgave innenfor min problemstilling vil gjøre oppgaven ufullstendig. Jeg har likevel valgt å gjøre oppgaven så lavt gradert som mulig, for at flest mulig skal kunne ha tilgang til den.

Min egen tid til disposisjon for arbeid med oppgaven og økonomi er også med på å sette rammer for fremstillingen.

Avgradert

05.07. 2005

LKSK/ALHT SSM

Kildeomtale

Konflikten i det tidligere Jugoslavia har vært med å dominere verdensbildet de seneste årene, og det eksisterer store mengder litteratur om emnet. Men å finne skriftlig dokumentasjon om en enkelt FN-avdelings innsats i UNPROFOR-operasjonen, eller for såvidt noe om UNPROFOR i sin helhet, har vist seg meget vanskelig. Det eneste jeg har funnet av skriftlig kildemateriale som omhandler UNPROFORs og NORAIRs innsats, er en generell erfaringsrapport om UNPROFOR², som ikke nevner spesifikke avdelinger, samt NORAIRs egen sluttrapport³ og erfaringsrapport⁴. Øvrig skriftlig materiale om NORAIR er stort sett hentet fra Rygge flystasjon. Når det gjelder NORAIRs interne dokumenter, er de fleste av dem lagret sammen med resten av NORAIRs beredskapsutstyr på Torp. Til tross for assistanse

¹ Når det gjelder logistikerfaringer fra denne deployeringen, vises for øvrig til hovedoppgave av kadett Leif Morten Ramberg, «Luftforsvaret en læringsorganisasjon? En studie av de logistiske utfordringene ifm NORAIRs deployering til Bosnia 1993».

² FO/OFN/UNR/96/Be/bh - UNPROFOR «Lessons learned», en analyse utarbeidet av FN-hovedkvarteret i New York, av 4 mar 96.

³ -/96/NORAIR/-/-/PBA - NORAIR - Sluttrapport med betraktninger, av 25 mar 96.

⁴ Rygge hovedflystasjon Rapport fra NORAIRs engasjement i Bosnia, av 10 jul 96.

både fra Forsyningsskvadronen på Rygge hovedflystasjon og 720 skvadron har det ikke lyktes meg å finne alle de dokumentene jeg kunne ønske for å gi fullstendige oversikter om NORAIRs drift, flytid og ambulanseoppdrag. Ettersom jeg ikke klarte å skaffe til veie den ene av autorisasjonsbøkene, loggen fra operasjonsrommet, ambulanseloggen samt alle flytidslistene, er oversiktene om flytid noe ufullstendige. Jeg har imidlertid nedlagt mye arbeid med de kildene jeg kunne finne, og de tallene jeg har oppgitt skal derfor være korrekte.

Ettersom oppsettingen av NORAIR skjedde i løpet av veldig kort tid, ser det ut til at en del meldingstrafikk har gått direkte fra avsender, eksempelvis Forsvarets overkommando (FO) og Forsvarskommando Sør-Norge (FKS), til 720 skvadron. Resultatet er at enkelte dokumenter ikke er arkivført med saksnummer, og vanskelig å finne i ettertid.

Med bakgrunn i manglende skriftlige kilder har jeg i vesentlig grad basert hoveddelen i oppgaven på muntlige kilder, gjennom intervjuer og samtaler med ulike personer som var involvert i NORAIRs deployering i Bosnia fra forskjellige ståsteder. Disse kildene har vært mine viktigste bidragsytere i arbeidet med denne oppgaven. En god del av de faktaopplysninger jeg har med stammer fra intervjuene og de uformelle samtaler. Jeg har ikke funnet det hensiktsmessig å ta med henvisning i noteapparatet ved alle disse opplysningene. Jeg henviser for øvrig til oversikt over de kontaktpersoner jeg har hatt i kildefortegnelsen bakerst i oppgaven. For å forsøke å få et så bredt perspektiv som mulig har jeg innhentet synspunkter fra så mange av de impliserte instanser som mulig, både nasjonale politiske og militære, men også fra FNs hovedkvarter for UNPROFOR-operasjonen. Likevel har de fleste jeg har snakket med en bakgrunn fra NORAIR.

HISTORISK BAKGRUNN

Jugoslavia

Balkanområdet har helt siden det romerske riket ble delt i en østlig og en vestlig del i år 395 e Kr vært splittet mellom stormakter. Allerede på den tid var området en slags grense mellom de europeiske og Østens sivilisasjoner. Området ligger i et grenseland mellom katolsk, ortodoks og muslimsk religion, og også politisk går det i denne regionen et skille mellom øst og vest. Religion og kulturforskjeller er noe av bakgrunnen for senere konflikter. Andre viktige bakgrunnsfaktorer er kamp om naturressurser, kommunikasjoner og adgang til havet. Disse faktorene er også bakgrunn for vår tids stridigheter.

Staten Jugoslavia ble opprettet som kongerike i 1918, etter dobbeltmonarkiet Østerrike-Ungarns sammenbrudd etter 1. verdenskrig. Fram til 1929 var imidlertid navnet «Serbernes, Kroatenes og Slovenernes kongerike». Staten var uhyre komplisert sammensatt. Deler av det tidligere Østerrike-Ungarn, samt to tidligere selvstendige kongedømmer, Serbia og Montenegro, inngikk i sammenslutningen. De østerriksk-ungarske områdene var langt fra enhetlige, og bestod av områder som dels hadde vært under Østerrike, dels under Ungarn, og dels under felles administrasjon. Også de serbiske områdene var lite enhetlige ettersom Kosovo og Makedonia først ble innlemmet i førkrigs-Serbia etter balkankrigene i 1913.⁵ I alt bestod konføderasjonen Jugoslavia av seks delstater og to autonome provinser.

Denne løse statsdannelsen holdt til 2. verdenskrig, da tyskerne angrep landet. Slovenia og Kroatia tok nazistenes side og kjempet med disse i det såkalte Ustasja-regimet. Serbia og de øvrige delene av landet kjempet mot de tyske okkupantene. Disse motstandsstyrkene var organisert i to hovedgrupper; den kommunistiske partisanbevegelsen, under ledelse av marskalk Josip Broz Tito, og den såkalte Tsjetnik-bevegelsen, som egentlig var sterkt anti-kommunistisk. Høsten 1941 møttes Tito og Tsjetnik-lederen Draza Mihailovic for å koordinere motstanden mot tyskerne, men etterhvert som Titos kommunistiske bevegelse fikk bred støtte i befolkningen og vokste fram som en maktfaktor, rettet tsjetnikene mer og mer sin front mot kommunistene, og gjorde omsider felles sak med okkupantene.⁶ Kampene på

⁵ S. Mønnesland, *Jugoslavia før og etter*, (Oslo 1995) side 165.

⁶ *Ibid.*, side 190-191.

Balkan ble beryktet for sin grusomhet, ikke minst på grunn av den brutale kamp som foregikk internt mellom de nevnte lokale gruppe.

Den 29 november 1943 ble det i den bosniske byen Jajce valgt en «frigjøringskomité» med marskalk Tito som formann. Denne dagen ble siden regnet som folkerepublikken Jugoslavias grunnleggelsesdag, og feiret som landets nasjonaldag. Ved den 2. verdenskrigs slutt i 1945 tok den kommunistiske partisanbevegelsen makten under Titos ledelse. Monarkiet ble opphevet og Jugoslavia ble en formell føderasjon bestående av seks republikker - Slovenia, Kroatia, Bosnia-Hercegovina⁷, Serbia, Montenegro og Makedonia - samt de to autonome provinsene Vojvodina og Kosovo i Serbia.



Yugoslavia 1990

Tito holdt Jugoslavia samlet til sin død 4 mai 1980. Han hadde selv sørget for at det ikke stod noen arvtager klar til å overta etter ham. I løpet av sine siste år hadde han i detalj planlagt hvordan det politiske systemet skulle fungere etter hans død. Et kollektivt lederskap skulle gjennomføres på alle nivåer. Kollektivt ansvar og rotasjon i ledende stillinger var prinsippet som skulle hindre maktmisbruk. Den nye ledelsen fortsatte i hovedsak Titos politikk, men omfattende diskusjoner om endringer av landets styresett kom raskt igang. Allerede året etter Titos død oppstod de første uroligheter. Dette skjedde i Kosovo, hvor innbyggerne krevde en egen republikk. Oppstanden ble slått brutalt ned med militære midler.

⁷ Bosnia-Hercegovina er den bosniske, og også på norsk den mest utbredte skrivemåten. På engelsk og tysk skrives navnet Bosnia-Herzegovina. Jeg har valgt å bruke skrivemåten Bosnia-Hercegovina i min oppgave.

Hele 1980-tallet var preget av uro omkring nasjonale og etniske spørsmål. I takt med utviklingen i resten av Øst-Europa økte den nasjonale bevisstgjøringen i de ulike republikkene, og den jugoslaviske unionen ble mer og mer splittet. Samtidig opplevde Jugoslavia store økonomiske problemer. I Serbia vokste nasjonalismen fram støttet av partisjef Slobodan Milosevic. Kravet om at Kosovo måtte fratras sitt selvstyre økte i Serbia, og etter at borgerkrig hadde truet ble selvstyret i Kosovo redusert i 1989, og siden i praksis fjernet.⁸

Ved innledningen til 90-tallet mistet kommunistpartiet makten etter 45 års styre. I delstatsvalgene ble det innført flerpartisystem. Med nasjonalister ved makten i samtlige republikker økte kravene om at republikkene skulle omgjøres til suverene stater, og det var bare et tidsspørsmål hvor lenge unionen skulle holde. Slovenia og Kroatia erklærte sin uavhengighet 25 juni 1991. Etter ti dagers krig i Slovenia trakk Jugoslavias Nasjonale Armé (JNA) seg overraskende ut, og Slovenia fikk snart anerkjennelse som selvstendig stat. Konflikten i Kroatia utviklet seg til borgerkrig mellom kroater og serbere. Den 25 september vedtok FNs Sikkerhetsråd sin Resolusjon nr 713 som omfattet en total våpenembargo gjeldende for hele det tidligere Jugoslavia, uten unntak. Til tross for et vedvarende ønske og press fra flere av stormaktene om at muslimene skulle holdes utenfor embargoen, ble resolusjonen stående ved lag helt fram til våren 1996.

Serbia og Kroatia førte hektiske, hemmelige forhandlinger om deling av Bosnia-Hercegovina høsten 1991.⁹ De overså imidlertid muslimene, som var den mest tallrike etniske folkegruppen i Bosnia-Hercegovina og som dessuten hadde den nyvalgte presidenten, Alija Izetbegovic, på sin side.

Det ble omsider oppnådd en våpenhvile i Kroatia i januar 1992, og den 15 januar anerkjente flere vestlige land, deriblant Norge, de nye statene. Vel en måned senere, den 21 februar, godkjente FNs Sikkerhetsråd gjennom Resolusjon nr 743 en anbefaling fra FNs Generalsekretær om å opprette United Nations Protection Force for en initiell periode på 12 måneder. Styrken ble sendt som fredsbevarende styrke til de serbisk-dominerte områdene i Kroatia.

Bosnia-Hercegovina erklærte på denne tiden sin uavhengighet. Men de tre nasjonene i republikken; de bosniske serbere, de bosniske kroater og muslimene, hadde helt ulike syn på hvordan republikken skulle styres, og om republikken skulle være selvstendig eller ha en

⁸ J. Gow, *Yugoslav Endgames, Civil Strife and Inter-state Conflict*, (London 1991) side 31-32.

⁹ S. Mønnesland, *Jugoslavia før og etter*, (Oslo 1995) side 285.

politisk tilknytning til Serbia og Montenegro. Både EF og USA anerkjente Bosnia-Hercegovina som uavhengig republikk 6 april 1992, noe som skulle vise seg å bli startskuddet for krigshandlingene. I løpet av kort tid var det full borgerkrig i republikken.

Til tross for høy internasjonal aktivitet på det diplomatiske plan utviklet krigen i Bosnia-Hercegovina seg med sterk intensitet i april og mai 1992. I en serie av resolusjoner appellerte FNs Sikkerhetsråd de stridende partene om å forsøke å få til en våpenhvile, uten synlig resultat. Serbia og Montenegro hadde i april dannet en ny jugoslavisk stat. Ettersom det nye Jugoslavia støttet krigføringen til de bosniske serberne ble de pålagt omfattende økonomiske sanksjoner gjennom FNs Sikkerhetsråds Resolusjon nr 757 av 30. mai 1992. Den samme resolusjonen inkluderte opprettelsen av en sikkerhetssone rundt Sarajevo by og flyplass, dette for å sikre tilførsel av humanitær hjelp til Sarajevo og til resten av Bosnia-Hercegovina. Av samme årsak ble så UNPROFORs mandat i juni utvidet. Nå skulle det også utplasseres FN-styrker i Sarajevo. En iverksettelse av en fredsbevarende operasjon i Bosnia-Hercegovina forutsatte imidlertid 48 timers våpenhvile mellom partene. Utviklingen viste at en slik våpenhvile ikke var realistisk. FN truet med å sette inn hardere midler, men i slutten av juni besøkte Frankrikes President François Mitterand overraskende Sarajevo. Dagen etter kunne FN-styrker overta flyplassen samtidig som en luftbro med nødhjelp ble etablert. Snart ble også FN-styrker stasjonert i ulike regjeringskontrollerte områder i Bosnia-Hercegovina for å støtte hjelpesendinger over de forskjellige landaksene.

FNs Sikkerhetsråd vedtok resolusjon nr 770 som gikk inn for at «alle nødvendige midler» kunne tas i bruk for å sikre hjelpesendingene den 13 august. Tre uker senere ble et italiensk fly med nødhjelp skutt ned utenfor Sarajevo, og luftbroen ble stanset i en måned.¹⁰ Senere på høsten økte UNPROFOR-styrken i Bosnia til 6.000 mann, og fredsforhandlinger startet i Genève. Flere forslag til fredsplaner ble forkastet. Våren 1993 begynte også de bosniske muslimer og kroater, som så langt stort sett hadde kjempet sammen mot de bosniske serberne, å krige seg imellom.

FNs Sikkerhetsråd erklærte i sin Resolusjon nr 824 av 6 mai 1993 at de seks områdene Sarajevo, Tuzla, Zepa, Srebrenica, Gorazde og Bihac i Bosnia-Hercegovina skulle betraktes som sikre områder. Angrep mot disse områdene samt andre krigshandlinger måtte stanses, og UNPROFOR måtte gis fri adgang til områdene.

¹⁰ E. O'Ballance, *Civil War in Bosnia, 1992-94*, (New York 1995) side 97.

Utviklingen viste imidlertid raskt at partene ikke hadde respekt for vedtaket. 3 juni vedtok derfor FNs Sikkerhetsråd sin Resolusjon nr 836. Denne resolusjonen krevde full respekt for og beskyttelse av de sikre områdene. UNPROFORs mandat ble utvidet for å ivareta dette, og innebar nå at FN-styrkene skulle overvåke eventuelle våpenhviler, avskrekke angrep på de sikre områdene, fremme tilbaketrekning av militære og paramilitære styrker samt utplassere egne styrker på enkelte nøkkelpunkter. UNPROFOR skulle dessuten delta i forbindelse med utlevering av nødhjelp til sivilbefolkningen i områdene samt beskytte de humanitære forsyningene. UNPROFOR ble autorisert til å bruke alle nødvendige tiltak - makt inkludert - i selvforsvar, som svar på beskytning mot eller inntrengning i de sikre områdene, eller mot forsøk på å hindre UNPROFORs bevegelsesfrihet. Alle nødvendige tiltak, inkludert bruk av flystøtte, skulle anvendes for å støtte UNPROFOR i utførelsen av deres oppdrag.¹¹

I overensstemmelse med dette, og nettopp for å sikre en mulig bruk av flystøtte for å beskytte personellet og sikre gjennomføringen av UNPROFORs mandat, ble resolusjonen vedtatt med henvisning til kapittel VII i FN-pakten. Operasjonen var likevel fremdeles som fredsbevarende operasjon å betrakte. På bakgrunn av Resolusjon nr 836 ble FNs medlemsland gjennom Resolusjon nr 844 av 18 juni anmodet om å bidra med en tilleggsstyrke på om lag 7.600 personer til UNPROFOR, til utplassering i de sikre områdene. Det var altså fortsatt full krig i Bosnia-Hercegovina da Norge ble forespurt om å stille med ytterligere styrker, som også kom til å omfatte helikoptervervingen NORAIR, til UNPROFOR.

NORAIR

NORAIR-begrepet har lenge eksistert i Luftforsvaret. Men det norske Luftforsvaret hadde også før NORAIRs tid vært representert med styrker i FN-operasjoner ved flere anledninger. Første gang var i Libanon i 1958 under operasjonen United Nations Observation Group in Lebanon (UNOGIL), hvor Norge i tillegg til observatører stilte med helikopterpersonell som fløy FN-helikoptre med mekanikere fra andre land.¹²

Neste gang var i Kongo i 1960-64 under operasjonen Opérations des Nations Unies au Congo (ONUC). Der var Norge representert med to DHC-3 Otter flymaskiner med tilhørende flygende og teknisk personell. I tillegg var det også der norske helikopterflygere. De norske

¹¹ FN Resolusjon nr 836 (1993) av 3 juni 1993, samt St prp nr 95 (1992-93) med Innst S nr 247 (1992-93).

¹² St meld nr 14 (1992-93) kap. 5.1.2.

styrkene var imidlertid ikke tilknyttet en egen enhet, men ble avgitt etter behov til ulike FN-avdelinger i misjonsområdet.¹³

Norges senere deltakelse i FNs fredsbevarende operasjoner er først og fremst basert på den beredskapsstyrke som Stortinget fattet vedtak om å opprette i 1964, på bakgrunn av blant annet erfaringene fra Kongo.¹⁴ Forsvaret skulle øremerke en spesiell beredskapsstyrke, oppsatt med frivillig personell, til å kunne settes inn på kort varsel etter direkte anmodning fra FN. Blant de enhetene som skulle holdes i beredskap var en helikopteravdeling «med 60-70 mann og 6-10 helikoptere».¹⁵ Denne avdelingen fikk senere navnet NORAIR. På det tidspunktet beredskapsstyrken ble opprettet hadde ikke Norge passende helikoptre operative for en slik oppgave, men det ble forutsatt at det skulle anskaffes slike i løpet av perioden 1964-68.¹⁶ De første helikoptrene av typen Bell UH-1B ankom Norge som en del av NATOs våpenhjelpprogram sommeren 1963, og et år senere ble 339 skvadron erklært operativ som den første skvadron i Norge på denne flytypen.¹⁷ 720 skvadron ble også tildelt Bell UH-1B, før denne helikoptertypen så ble oppsatt på beredskapsstyrken for FN. Organisatorisk ble helikoptervingen tilknyttet 720 skvadron i 1967, og har vært det siden.

Da FNs fredsbevarende operasjon i Sør-Libanon, United Nations Interim Force in Lebanon (UNIFIL), ble opprettet i 1978, ble den norske helikoptervingen for første gang sendt ut under FN-flagg. Dette var også første gang NORAIR-navnet ble tatt i bruk. I denne operasjonen mistet NORAIR et av sine Bell UH-1B helikoptre med mannskap i en styrt. NORAIR reiste hjem i 1979, og det skulle gå hele 14 år før NORAIR igjen ble sendt ut.

Etter innsatsen i Libanon fulgte det en periode på 10 år uten aktivitet for NORAIR. Neste henvendelse fra FN kom høsten 1988. Oppdraget skulle være å overvåke den inngåtte fredsavtalen mellom Iran og Irak i operasjonen United Nations Iran-Iraq Military Observer Group (UNIIMOG).

I 1991 ble det forberedt deployering av NORAIR i forbindelse med operasjonen United Nations Iraq-Kuwait Observation Mission (UNIKOM), som innebar overvåkning av fredsavtalen etter Gulfkrigen.

¹³ A. Josefsen, *Norsk FN-engasjement i Kongo*, hovedoppgave LKSK våren 1996.

¹⁴ St prp nr 61 (1963-64) side 1-2 og 4 med Innst S nr 248 (1963-64).

¹⁵ Ibid.

¹⁶ Ibid.

¹⁷ T. Arheim m. fl., *Fra Spitfire til F-16, Luftforsvaret 50 år 1944-1994*, (Oslo 1994) side 155.

Deretter ble Angola lansert som mulig operasjonsområde året etter, i forbindelse med overvåkning av våpenhvilen etter borgerkrigen og sikring av valgene i landet. Operasjonen det her dreide seg om var United Nations Angola Verification Mission II (UNAVEM II).

Ingen av disse deployeringene ble gjennomført. Arbeidet med klargjøring av helikoptervervingen for et eventuelt senere oppdrag ble heller ikke sluttført. Lite av konkret dokumentasjon og erfaringsmateriale var derfor tilgjengelig da det i løpet av våren 1993 kom ubekreftede meldinger om mulig innsetting av vingen til et nytt FN-oppdrag. Med Kuwait og Angola friskt i minne var det for øvrig få, såvel i Luftforsvarsstaben (LST) som innad i helikoptermiljøet, som trodde oppdraget ville bli iverksatt. Men denne gangen skulle det vise seg å bli en realitet.

Fra midten av 60-tallet og fram mot begynnelsen på 90-tallet fant det sted en ekspansjon både i antall militære FN-operasjoner og de funksjoner disse var blitt pålagt. Det var derfor nødvendig med en generell gjennomgang og oppdatering av høstede erfaringer såvel som rammene som var satt for Norges militære FN-engasjement. Dette arbeidet resulterte i en egen stortingsmelding, Stortingsmelding nr 14 (1992-93), som kom på samme tid som Forsvarets Langtidsmelding. I denne ble helikoptervervingen opprettholdt som en av Luftforsvarets enheter i den norske beredskapsstyrken.¹⁸ Bell 412 SP hadde på denne tiden erstattet Bell UH-1B helt i Luftforsvaret. FN-beredskapsstyrkens helikopterverving skulle fra da av bestå av fire helikoptre av typen Bell 412 SP, med fem operative besetninger og øvrig personell.¹⁹

¹⁸ St meld nr 14 (1992-93) kap. 5, med Innst S nr 135 (1992-93) og Forhandlinger i Stortinget nr 227, 27 april 1993.

¹⁹ Bestemmelser for Norsk FN-tjeneste (BFN) 00-2 av 11 nov 92, Vedlegg A; samt Bestemmelse for Luftforsvaret (BFL) 45-2 av 1 okt 91, pkt 5.

NORAIR TIL BOSNIA-HERCEGOVINA

I det følgende vil jeg diskutere hvilken bakgrunn de norske helikopterskvadronene som var grunnlaget for NORAIR hadde på det tidspunktet det ble aktuelt å reise til Bosnia-Hercegovina. Dette inkluderer oppgavene deres i fredstid og krigstid, hva de trente på og hvordan de var utstyrt. Deretter vil jeg beskrive avgjørelsesprosessen for oppdraget til Bosnia-Hercegovina, dernest det mandat og de oppgaver NORAIR var tiltenkt i UNPROFOR-styrken, og hvilke forberedelser som ble gjort for å tilpasse seg til den forventede situasjon. I siste del av dette kapitlet vil jeg ta for meg hva NORAIR faktisk gjorde i tiden i Bosnia-Hercegovina, og hvorfor oppgavene ble som de ble. Jeg vil se det de gjorde opp mot hva de på forhånd hadde trent for, og hva de hadde forventet gjennom sitt oppdrag. Var de aktuelle helikopterskvadronene egnet til deltakelse i en internasjonal operasjon da oppdraget i Bosnia-Hercegovina dukket opp?

Hva NORAIR kunne gjøre

720 skvadron på Rygge hovedflystasjon og 339 skvadron på Bardufoss flystasjon var høsten 1993, og er fortsatt, Luftforsvarets eneste skvadroner oppsatt med Bell 412 SP. I fredstid har skvadronene varierte arbeidsoppgaver som primært er rettet mot deres krigsoppdrag. Hvilke oppgaver har så disse skvadronene, og hva trener de på i fredstid? Inkluderte dette spesifikke forberedelser for en eventuell utkalling til et internasjonalt oppdrag?

En rekke direktiver og planverk styrer aktiviteten ved skvadronene. Skvadronene er gitt sine freds- og krigsoppdrag i henhold til «Forsvarssjefens (FSJs) Operative Direktiv for Norske Taktiske Transporthelikoptre»²⁰. Dette direktiv er utgangspunkt for en rekke bestemmelser, blant annet BFL 55-2²¹, som lister skvadronenes oppgaver i detalj:²²

²⁰ Forsvarssjefens Operative Direktiv for Norske Taktiske Transporthelikoptre, FSJ DIR 80-17-4C, av 12 feb 96.

²¹ Bestemmelse for Luftforsvaret (BFL) 55-2 av 13 aug 96.

²² BFL 55-2 av 13 aug 96, pkt 3.

Oppgaver i fred:

339 skvadron:

- Treningsflyvning i henhold til HFL 65-11²³ som ikke kan utføres i forbindelse med operative oppdrag. Dette innebærer blant annet trening på nødprosedyrer og en del av instrument-treningen.
- Militær redningsberedskap etter pålegg fra Forsvarskommando Nord-Norge (FKN).
- Øvrig styrkeproduksjon av personell opp mot krigsoppsetningsplan.
- Administrativ støtte til Forsvarets overkommando/Etterretningstjenesten (FO/E) etter pålegg fra FKN. I praksis innebærer dette et fast detasjement av ett helikopter til Kirkenes, til støtte for FO/E.
- Militær transportstøtte i henhold til Øverstkommanderende i Sør-Norge og Øverstkommanderende i Nord-Norges (ØKS/ØKNs) operative konsept.
- Beredskap for avgivelser av personell og materiell til fredsbevarende operasjoner etter behov relatert til status ved 720 skvadron. Avgivelser vil inntreffe i tilfeller der NORAIR blir deployert.
- Støtte til det sivile samfunn inkludert politiet etter retningslinjer fra FKN.

720 skvadron:

- Treningsflyvning i henhold til HFL 65-11 som ikke kan utføres i forbindelse med operative oppdrag.
- Søk- og redningsberedskap i Oslofjorden og Østlandsområdet.
- Militær redningsberedskap etter pålegg fra FKS.
- Antiterror-beredskap i henhold til pålegg fra FSJ/FKS inkludert nødvendig treningsflyvning.
- Opprettholde foreskrevet beredskap for avgivelse av kvalifisert personell og materiell til fredsbevarende operasjoner i henhold til krav gitt i BFL 45-2, altså NORAIR.
- Øvrig styrkeproduksjon av personell opp mot krigsoppsetningsplan.
- Militær transportstøtte i henhold til ØKS/ØKNs operative konsept.
- Støtte til det sivile samfunn inkludert politiet etter retningslinjer fra FKS.

²³ Håndbok for Luftforsvaret (HFL) 65-11 av 1 jan 93.

Oppgaver i krise/krig:

339 og 720 skvadron:

I forbindelse med krise og krig skal 339 og 720 skvadron ha de samme oppgaver som i fred, dog med prioritet diktert av situasjonen. I tillegg skal skvadronene kunne gi støtte til:

- Evakuering av sårede.
- Norske spesialstyrkers operasjoner på dypet.
- Oppklaring, overvåkning.
- Suverenitetshevdelse.
- Søk- og redningsoperasjoner.

I tillegg kommer styrkeproduksjon av avdelinger som baserer sitt operasjonskonsept på bruk av helikopter.

Ut fra det ovenstående er 339 skvadron gitt følgende primærrolle for å dekke oppgaver i fredstid:

«339 skvadron skal primært støtte Hærens avdelinger i Nord-Norge. I tillegg skal skvadronen utføre oppdrag for de øvrige forsvarsgrener, samt spesielle oppdrag pålagt av ØKN eller KOMLUFTNORD....»²⁴

Primærrollen for 720 skvadron i fred er som følger:

Søk og redningstjeneste i Oslofjorden og Østlandsområdet, samt støtte i antiterroroperasjoner og taktisk trening for Forsvarets spesialkommando (FSK). Dessuten taktisk transportstøtte til Hæren.²⁵

Flere av de direktiver jeg har henvist til vedrørende skvadronenes oppgaver og krav til trening er oppdatert og følgelig av nyere dato enn da NORAIR ble oppsatt for Bosnia-Hercegovina. De justeringer som har vært foretatt de seneste årene er ikke av vesentlig art, og skvadronenes oppgaver var de samme på den tid som de er nå.

For å utføre sine oppgaver må besetningsmedlemmene på skvadronene beherske mange ulike aspekter innen flyvning, noe som krever kontinuerlig trening. Årlige treningsprogrammer som flybesetningsmedlemmer må gjennom for at skvadronene skal kunne ivareta deres oppgaver fastsettes av Lufttjenesteinspektoratet (LTI), og er publisert i

²⁴ 2762/95/FKN/LUFTOPS/CFS/CFS/319.21.8PL - «Kommandøren for Luftstridskreftene i Nord-Norges Direktiv for Helikoptertjenesten i Fred» av 10 apr 96. Bygger på B429/96/FKN/PLANSTAB/HDL/HDL/201 - «Øverstkommanderende i Sør-Norge og Øverstkommanderende i Nord-Norges operative krav til og konsept for bruk av norske helikopter» av 17 jan 96.

²⁵ FSJ DIR 80-17-4C av 12 feb 96, pkt 6.

HFL 65-11. Denne regulerer omfang og type trening som hvert enkelt besetningsmedlem må foreta hvert år for at ferdighetene skal vedlikeholdes tilfredsstillende. Det kreves en viss mengde egentreningsturer i henhold til det fastlagte program. Dette programmet omfatter øvning av ulike ferdigheter, som trening på nødprosedyrer, instrumentflyvning, navigasjonsturer og lavtflyvning, flyvning med underhengende last og nattflyvning. Sistnevnte ferdighet blir i Nord-Norge av naturlige årsaker mye øvet i vinterhalvåret, mens det i sommerhalvåret er umulig. Også i Sør-Norge foregår det aller meste av natt-treningen i vintermånedene. I tillegg kommer trening på ulike manøvrer til bruk i kampsituasjoner, og for bruk i tilfeller der helikopteret har rettet en fiendtlig våpenradar mot seg.

Mye av treningen foretas også gjennom flyvning på operative oppdrag, der en eller flere relevante ferdigheter kan øves samtidig som et oppdrag for en bruker blir utført. Dette kan være alt fra flyvning for hæravdelinger med et helikopter eller en formasjon med flere helikoptre, til et ordinært oppdrag med frakt av passasjerer eller gods, hvor man for eksempel samtidig kan trene navigasjon eller instrumenttrening. I tillegg til den treningen som foregår i flymaskinene i lufta, trener hver flyger og maskinist på nødprosedyrer i flysimulator henholdsvis to og en gang i året.

Skvadronene opererer til daglig ut fra flystasjonene, men øver omlag en gang i året operasjoner ut fra feltbaser. Som regel skjer det i forbindelse med større flernasjonale øvelser på vinterstid. Ved disse anledningene blir både operasjoner og ettersyn trent i et feltmiljø, og det blir lagt spesiell vekt på nattoperasjoner, flyvning i vinterforhold og samarbeid med andre enheter, både flyavdelinger og hæravdelinger på bakken. Utenom de store øvelsene deltar begge skvadronene ved en rekke mindre øvelser, men da kun med et fåtall maskiner og over kortere tidsrom.

Treningsflyvning opptar omtrent 20% av all flytid. Flyprogrammet for skvadronene blir satt opp etter at de hver høst har møte med Hæren, hvor Hærens produksjonsplan for kommende år blir presentert. Med Hærens tall for behov for flytid legges det så til 10-20% for andre brukere, alt etter forventet situasjon, og ytterligere 20% for egentrening. Av sluttallet har man grunnlaget for skvadronens program²⁶. Denne fordelingen gir en god indikasjon på hvordan flyvningen er fordelt mellom de ulike kategorier. Fordelingen viser også hvor stor vekt det legges på egentrening, slik at besetningsmedlemmene skal kunne holde seg operative

²⁶ Maj Bjørn Inge Tolleshaug, sjef 339 skvadron.

på alle elementer innen flyvningen. Å inneha operative ferdigheter er en forutsetning for å kunne løse andre oppdrag.

Luftforsvarets Bell 412 SP flyr med en fast besetning på to personer; en flyger og en maskinist. Denne ordningen var standardisert før avreisen til Bosnia. Dette såkalte «crewkonseptet» innebærer at flyger og maskinist har faste oppgaver og prosedyrer for samarbeidet og driften i cockpit, og er med på å gjøre forholdene i cockpit rolige, selv i krevende situasjoner. Konseptet var derfor ansett som en styrke i forhold til andre nasjoner, som med tilsvarende helikoptre flyr enten med to flygere, eller bare én flyger alene som mannskap.²⁷

For å forbedre kapasiteten innen nattflyvning ble de første forsøkene med Night Vision Goggles (NVG) på Bell 412 SP i Luftforsvaret startet i 1992. Da det ble aktuelt å reise til Bosnia-Hercegovina var prosjektet fortsatt på forsøksstadiet. Skvadronenes kapasitet på konvensjonell nattflyvning var god, men bare noen ganske få av Luftforsvarets flygere og maskinister var utsekket på NVG. For å få maksimalt utbytte av NVG måtte dessuten instrumentpanelene i helikoptrenes cockpit modifiseres, noe som ikke var gjort på samtlige helikoptre før Bosnia-deployeringen ble aktuell. Den samme situasjon gjaldt for Global Positioning System- (GPS-) utstyret. Slikt utstyr var ikke installert i helikoptrene, og det hadde heller ikke vært foretatt flyvning i vesentlig grad med dette før Bosnia-detasjementet ble brakt på bane.

Ettersom få virkelig trodde på at NORAIR var aktuell for å bli sendt ut på oppdrag, var det hverken på personellsiden, utstyrsmessig eller på den operative siden gjort noen forberedelser for en eventuell deployering. Dette til tross for at NORAIR pr definisjon som beredskapsavdeling for FN stod på 7 dagers beredskap for et eventuelt FN-oppdrag. Majoriteten av det personellet som var aktuelt for å tjenestegjøre i NORAIR, deriblant alt det flygende personellet, skulle rekrutteres fra 720 og 339 skvadron. Dette innebar at NORAIR på det tidspunktet det ble sagt ja til å reise til Bosnia, i praksis hadde de samme kapasiteter og begrensninger som disse to skvadronene,²⁸ slik det er beskrevet i dette delkapitlet. Alle norske helikopterbesetninger var trent for sine freds- og krigsoppgaver i henhold til det standard treningsprogram som eksisterte for denne flytypen på den tiden, uten innslag av ekstra kursing eller trening med tanke på et eventuelt internasjonalt oppdrag.

²⁷ Samtale med GIL, Gen maj Einar Smedsvig, i Trondheim 27 januar 1997.

²⁸ Samtaler med maj Erik E Dokken, som har vært Air Ops Staff Officer / Liaison Officer NORAIR i BHC HØQ og sjef NORAIR.

Hva NORAIR skulle gjøre

De norske helikopterskvadronene utførte sine daglige oppdrag og sin trening basert på freds- og krigsoppgavene, beregnet for norske forhold. Så kom avgjørelsen om å sende NORAIR til Bosnia-Hercegovina, og personellet som skulle reise måtte gjøre seg kjent med hva dette operasjonsområdet kom til å kreve og hvilke operasjoner de ble forventet å skulle utføre. Hva lå bak avgjørelsen om å sende NORAIR til Bosnia-Hercegovina, og hva skulle så NORAIR gjøre som deltaker i UNPROFOR-operasjonen?

Fra uformell forespørsel til klarsignal

Før det ble klart at NORAIR skulle reise til Bosnia-Hercegovina foregikk det en prosess på politisk og militært plan i Norge. Hvorfor ble beslutningen tatt om at NORAIR skulle reise, hvilke faktorer var avgjørende for at NORAIRs oppdrag denne gang ikke stanset på planleggingsstadiet?

Norge mottok den første uformelle forespørsel om villighet til å stille flere styrker til disposisjon for FN til bruk i UNPROFOR den 10 juni 1993, i forkant av Sikkerhetsrådets Resolusjon nr 844. Tradisjonelt sett var FN-operasjoner i det norske Forsvaret ansett som et tema som først og fremst angikk Hæren, selv om også Luftforsvaret hadde vært involvert i flere FN-operasjoner. I det tidligere Jugoslavia var lufttransportvingen fra 335 skvadron med sine C-130 Hercules allerede involvert i flyvning for FN, gjennom deltakelsen i luftbroen til Sarajevo. Da det ble snakk om en utvidelse av den norske UNPROFOR-styrken ønsket Generalinspektøren for Luftforsvaret (GIL) at Luftforsvaret skulle komme på banen også her.²⁹ I en operasjon som UNPROFOR ville det helt klart være positiv reklame for Luftforsvaret å delta, og tilsvarende negativ reklame dersom det viste seg at forsvarsgrenen ikke en gang hadde kapasitet til å sette opp en styrke av beskjedent personellmessig omfang, selv med en avdeling som stod på FN-beredskap. De ulike forsvarsgrenene skulle vurdere hvilke avdelinger de var i stand til å tilby FN for denne operasjonen. For Luftforsvarets del var det i første rekke naturlig å vurdere om helikoptervingen NORAIR kunne sendes, ettersom denne stod på FN-beredskap.

²⁹ Samtale med GIL, Gen maj Einar Smedsvig, i Trondheim 27 januar 1997.

Etter alle «nesten-utkallingene» med helikoptervervingen de seneste årene ble denne henvendelsen sett på som et være eller ikke være for NORAIRs eksistens. Mange, særlig i FO, mente at hvis også denne anledningen gikk over i historien uten at helikoptrene ble sendt ut, ville det ikke være noen hensikt å ha denne avdelingen på FN-beredskap i det hele tatt. Et annet moment var at Luftforsvaret ikke ønsket å tape ansikt overfor Hæren, den forsvarsgren som stod for majoriteten av de norske bidragene til ulike FN-operasjoner.

Hæren garanterte tidlig for oppsettingen av et sanitetskompani. Det var derimot mer uvisst om Luftforsvaret var i stand til å etablere en operativ helikopterverving for oppdraget. GIL måtte på et tidlig tidspunkt gi et forpliktende svar i saken overfor Forsvarssjefen. Han anså det for å være en svært viktig prinsipiell avgjørelse, og han tok det han selv har karakterisert som en «kalkulert risiko». Dette fordi han gav Forsvarssjefen et forpliktende positivt svar på et tidspunkt før Rygge hovedflystasjon som oppsettende avdeling hadde klart å verve en tilstrekkelig stor styrke til å besette samtlige stillinger i den første kontingenten.

Det ble også øvet et betydelig politisk press på Luftforsvaret for å få helikoptervervingen sendt av gårde. Det bunnet først og fremst i et ønske om at Norge i så stor grad som mulig skulle vise seg på den internasjonale arena. Det var ønskelig å ha en norsk helikopteravdeling som skulle være geografisk nært knyttet til sanitetskompaniet, samarbeide operasjonsmessig med dem og være på beredskap for FN-styrkene i operasjonsområdet. En helikopterverving ville på denne måten være en trygghet for FN-personellet der. Sist, men ikke minst er helikoptre mobile og kan bevege seg stort sett over alt. I en FN-operasjon ville de, med det norske flagget synlig på skroget, delta og vises i sammenhenger «der det betyr noe»³⁰. Ettersom vårt land i en krigssituasjon vil være meget avhengig av hjelp selv, kan det ha vært et ønske å vise at vi selv er med og kan yte vårt bidrag i internasjonale operasjoner for å hjelpe andre. Slik ville NORAIR være en positiv utenrikspolitisk eksportartikkel for Norge.

Det måtte et kraftig skippertak til for å klargjøre NORAIR på alle måter for et oppdrag i en internasjonal operasjon.³¹ Dette fordi BFL 45-2, som var det direktiv som gav retningslinjer for NORAIR, herunder beredskapskontrakter, organisasjon og utdanning for FN-tjeneste, i stor grad var «sovende».³² Dermed måtte personell verves, organisasjonen måtte tilpasses til operasjonsteateret og utstyr måtte skaffes til veie og pakkes. Det var også klart at de aktuelle helikoptrene trengte en modifisering før de var klare for bruk i et krigsteater.

³⁰ Samtale med oblt Tom Johansen i Oslo 28 februar 1997. Oblt Johansen har vært sjef NORAIR, sjef Tuzla Air Base samt norsk kontingentsjef (NORCONTICO) og sjef Operasjonsgruppen Rygge hovedflystasjon.

³¹ Samtale med GIL, Gen maj Einar Smedsvig, i Trondheim 27 januar 1997.

³² Ibid.

Sjefen for Operasjonsgruppen på Rygge flystasjon ble kontaktet av GIL 4 august 1993, umiddelbart etter at han var innsatt i denne stillingen. Han ble informert om planene om å sende ut NORAIR, og ettersom han i sin stilling var ansvarlig for oppsettingen av NORAIR ba GIL om hans vurdering av saken. Det var på dette tidspunkt fortsatt ikke iverksatt noe konkret arbeid med klargjøring av NORAIR, men etter kort betenkningstid fikk GIL et positivt svar tilbake, men melding om at helikoptervervingen ville trenge seks uker før den kunne være reiseklar.³³

En nordisk samarbeidsløsning avtegnet seg som den mest hensiktsmessige etter at flere alternative norske styrkebidrag hadde blitt drøftet på politisk og militært plan. NORAIR skulle være del av denne nordiske styrken. I tillegg til helikoptervervingen skulle Norge stille med et sanitetskompani (NORMEDCOY).³⁴ Sverige skulle stille med en forsterket mekanisert infanteribataljon, mens Danmark skulle bidra med en stridsvogn-eskadron bestående av 10 Leopard stridsvogner og mannskap. Finland var gjennom sin lovgivning forhindret fra å delta i operasjoner hjemlet i FN-paktens kapittel VII, men ville kunne bidra med materiell til styrken, i hovedsak 13 pansrede personellkjøretøyer av typen SISU.

Allerede under forhåndskonsultasjoner med FN syntes det klart at den nordiske innsatsen ville bli konsentrert i den nord-østre delen av Bosnia-Hercegovina. For å unngå en eventuell situasjon på et senere tidspunkt der FN-sjefen for operasjonen kunne ønske å omdisponere styrken eller flytte deler av den til andre områder, satte de nordiske landene noen forutsetninger for utplassering av styrkene.

De nordiske enhetene skulle betraktes som et samlet bidrag overfor FN, og det ble forutsatt at de skulle ha geografisk tilholdssted i Tuzla-regionen i Nordøst-Bosnia. Der var det på denne tiden relativt rolig sammenlignet med andre områder i Bosnia-Hercegovina, som eksempelvis Sarajevo og Mostar. En annen forutsetning for at den nordiske styrken skulle settes inn var at fredsprosessen skulle være under utvikling samt at de stridførende partene i Bosnia-Hercegovina skulle gi et troverdig samtykke til styrkenes utplassering.

Fra norsk side ble det forutsatt at de norske avdelingene (NORAIR og NORMEDCOY) skulle være selvstendige enheter, selv med den nordiske bindingen. Det ble imidlertid gjort avtale om at det svenske elementet i den nordiske styrken skulle være ansvarlig for transporten inn i og ut av operasjonsområdet, samt ansvarlig for all forsyning til

³³ Samtale med oblt Tom Johansen i Oslo 28 februar 1997. Oblt Johansen har vært sjef NORAIR, sjef Tuzla Air Base samt norsk kontingentsjef (NORCONTICO) og sjef Operasjonsgruppen Rygge hovedflystasjon.

³⁴ Norwegian Medical Company - NORMEDCOY.

hele den nordiske styrken i den første perioden, fram til dette skulle gå over til å bli ivaretatt av FN.

FN aksepterte det nordiske bidraget med dets geografiske binding, og den 20 august 1993 mottok Norge den formelle anmodningen om deltakelse i UNPROFOR med de aktuelle avdelinger. Forsvarsdepartementets tilråding kom den 27 august, og den innebar at totalrammen for FN-beredskapsstyrken ble midlertidig hevet i forbindelse med deltakelsen i UNPROFOR, sammen med tilhørende endringer i forsvarsbudsjettet. Stortinget gav sin tilslutning til avgivelse av den norske styrken i møte den 2 september 1993.³⁵ Med dette var den formelle nasjonale politiske godkjennelsen for oppdraget gitt.

Kommandoforhold og oppgaver

Mandatet for NORAIR var det samme som for resten av UNPROFOR-styrken i Bosnia-Hercegovina. Deres tilstedeværelse skulle være til støtte for FNs Resolusjon nr 836, som omhandlet beskyttelse av de seks såkalte sikre områdene i Bosnia-Hercegovina. Dette innebar at FN-styrkene skulle overvåke våpenhviler, avskrekke angrep på de sikre områdene og fremme tilbaketrekning av militære og paramilitære styrker. FN skulle videre plassere ut egne styrker på enkelte nøkkelpunkter. FN-styrkene ble autorisert til å delta i forbindelse med utlevering av humanitære forsyninger til sivilbefolkningen i områdene samt til å beskytte de humanitære forsyningene.

Kommandomessig skulle NORAIR være underlagt Bosnia-Herzegovina Command (BHC), som var en av deloperasjonene i UNPROFOR. På det tidspunktet NORAIR ble aktuell for UNPROFOR omfattet denne FN-operasjonen styrker i tre av republikkene i det tidligere Jugoslavia; Kroatia, FYROM³⁶ og Bosnia-Hercegovina. UNPROFORs øverste ledelse satt i Zagreb i Kroatia. Under den øverste ledelsen var UNPROFOR delt inn i en kommando for hver av de tre aktuelle republikkene. Hver kommando hadde sitt eget hovedkvarter, som for BHCs vedkommende var plassert i Kiseljak utenfor Sarajevo. Innenfor hvert hovedkvarter var det en celle med navn «Air Operations» (Air Ops). Denne cellen var ansvarlig for planlegging og fordeling av oppdrag for de helikopterenhetene som var til disposisjon innen den aktuelle

³⁵ St prp nr 95 (1992-93) med Innst S nr 247 (1992-93).

³⁶ Former Yugoslavian Republic of Macedonia - FYROM. På norsk er navnet Den tidligere jugoslaviske republikk Makedonia, eller bare Makedonia. Det eksisterer uoverensstemmelser med Hellas om navnebruken, og jeg har i min oppgave valgt å benytte navnet FYROM.

kommandoen. Som BHC ressurs skulle NORAIR gi direkte støtte til denne delen av UNPROFOR. De skulle derfor få sine oppdrag pålagt fra BHCs Air Ops celle, etter at denne cellen daglig gjennomgikk og prioriterte alle innkomne forespørsler opp mot de gjeldende prioriteringer innenfor mandatet. Air Ops-cellene var også sentrale med hensyn til koordinasjon av alle luftoperasjonene med UNPROFORs hovedkvarter.

Kommandoforholdene for NORAIR og de øvrige FN-helikoptrene i BHC var ikke helt de samme som for helikoptrene i resten av UNPROFOR-operasjonen. FN hadde helikoptre til disposisjon i alle tre deloperasjonene. Helikopterstyrkene som tjenestegjorde i Kroatia og FYROM var sivile maskiner som var innleid av FN, og som FN hadde full kontroll over innenfor de timene de hadde avtale om, og betalte for, pr måned. Helikopterstyrkene i BHC, som i utgangspunktet bestod av franske og britiske militære helikoptre i tillegg til NORAIR, hadde derimot innslag av nasjonal kontroll.³⁷ Dette innebar at uansett hvilke oppdrag helikopteravdelingene ble pålagt av FN, kunne helikopteravdelingens sjef avgjøre om de skulle fly oppdraget eller ikke.

Avtalen mellom Luftforsvaret og FN innebar at omfanget av NORAIRs flyvning skulle være maksimalt 200 flytimer for FN pr måned, med et tillegg på inntil 20 timer på en «nasjonal kvote». Tilleggskvoten var kontrollert av NORAIR, og skulle brukes til skole- og egentreningsturer etter behov.

NORAIRs grunnleggende oppdrag skulle være å støtte BHC, inkludert de nordiske styrkene, med lufttransport, samt evakuering av syke og sårede. NORAIRs hovedoppgaver i innsatsområdet ville bli.³⁸

- Lufttransporttjeneste etter retningslinjer fra UNPROFORs Force Commander;
 - a. transport av syke og sårede
 - b. transport av FN-personell og VIP
 - c. transport av gods
 - d. overvåkning og rekognosering.

- Utføre humanitær bistand til lokalbefolkningen etter direktiv fra FN.

³⁷ Telefonsamtale med maj Per Erik Solli, som har tjenestegjort ved UNPROFOR HQ, 5 mars 1997.

³⁸ Rygge hovedflystasjon «*Lokalt direktiv for drift av FN-helikopterving*», av 25 mars 1994, forord.

Alle disse oppdragstypene var kjent fra skvadronenes fredsoperasjoner hjemme i Norge. Både 339 og 720 skvadron har stående ambulanseberedskap i Norge, og flyr derfor jevnlig søk- og redningsoppdrag. Transport av personell og gods er også oppdragstyper som forekommer i utstrakt grad her hjemme. Det samme gjelder for overvåking og rekognosering, som i Norge for eksempel foregår i grenseområdene til våre naboland i øst. Ingen av de forventede oppdragstypene skulle flyteknisk sett by på problemer i forhold til hva besetningene var vant til fra Norge. Før NORAIR reiste ut var det aldri forventet, og heller ikke tenkt gjennom muligheten for at avdelingen kunne komme til å bli forespurt om å utføre vanskeligere oppdrag med høyere risiko, eller oppdrag som kunne bli ansett som på kanten av det mandat og de retningslinjer som var bestemt på forhånd.³⁹

Forholdene i operasjonsområdet kunne by på problemer. Dette fordi hele området var sterkt preget av den rådende krigstilstand. Den største trusselen for helikoptrene ble ansett for å komme fra håndvåpen. Et av borgerkrigens kjennetegn var mange og ofte uklare konfrontasjonslinjer, der ledelsen for de ulike stridende partene til tider hadde liten kontroll over hver enkelt soldat ute i stilling. Det ville være umulig å kontrollere at ingen soldater avfyrte skudd med sitt personlige våpen med eller uten grunn, mot for eksempel et helikopter. Maskingevær og lette, bærbare antiluftskyts ville også være en stor trussel. Tyngre avdelingsvåpen ble ansett for en mindre trussel, ettersom det ble antatt at de stridførende partene hadde bedre kontroll over disse. En annen viktig flytryggingsfaktor i det krigsherjede Bosnia-Hercegovina var mangelen på bakkebaserte navigasjonshjelpemidler. Slikt utstyr eksisterte ikke i operativ stand i landet. Lufttrafikkteneste var det kun i Split og Zagreb, mens det i Tuzla og Sarajevo var bemannede tårn som kun var i stand til å gi informasjon om annen lufttrafikk. Radar- og radiosamband for flytrafikken eksisterte altså i et meget begrenset omfang.

I utgangspunktet skulle all flytrafikk i Bosnia-Hercegovina være FN-kontrollert, og ingen av de stridførende partene hadde anledning til å fly i området med unntak av spesielt godkjente syketransporter. Hva helikoptertrafikk angår, ble flyforbudet i liten grad overholdt. FN hadde gjennom Resolusjon nr 786 i november 1992 opprettet en flyforbudssone over Bosnia-Hercegovina. Dette vedtaket ble fulgt av Resolusjon nr 816 i mars 1993, hvor det ble bestemt at NATO skulle overvåke denne forbudssonen. Alle FN-styrkene skulle i utgangspunktet ha «freedom of movement», som innebar rett til å bevege seg hvor som helst.

³⁹ Samtale med oblt Tom Johansen i Oslo 28 februar 1997. Oblt Johansen har vært sjef NORAIR, sjef Tuzla Air Base samt norsk kontingentsjef (NORCONTICO) og sjef Operasjonsgruppen Rygge hovedflystasjon.

Likevel var det opprettet et system med flykorridorer mellom de ulike delene av operasjonsområdet. Disse skulle FN-helikoptrene bruke i den grad det lot seg gjøre uten at det gikk ut over deres oppdrag. Flykorridorene eksisterte for å ivareta sikkerheten for FN-helikoptrene og forenkle koordineringen til NATO-styrkene som overvåket flyforbudssonen. Dessuten ville de stridførende partene ha en god mulighet til å holde oversikt over flytrafikken over deres territorium. Til tross for flyforbudet benyttet de ulike partene i konflikten egne helikoptre og fly innenfor forbudssonen. Ofte benyttet de de samme rutene som FN-helikoptrene i stor grad trafikkerte, for å unngå å bli avslørt. Denne uautoriserte trafikken var også en faktor som krevde konsentrasjon og årvåkenhet fra NORAIRs besetninger, ettersom de overraskende kunne støte på uanmeldt trafikk.

Et annet område som ville by på utfordringer var værforholdene i Bosnia-Hercegovina. Norge har en geografi som er veldig lik, og et vær og klima som også har synlige paralleller til de forholdene som man forventet at NORAIR skulle operere under i Bosnia-Hercegovina. Det bosniske landskapet er formet med mange fjell og daler, på samme måte som Norge. Værforholdene i Nord-Norge kan vel regnes for å være av de mest ekstreme forhold hvor flyavdelinger i det hele tatt driver faste operasjoner. Værforholdene i Nordøst-Bosnia er varierende. Om sommeren ligger gjennomsnittstemperaturen på omtrent 25 grader, men på det varmeste er det tropeforhold. Vinterforholdene kan minne om en middels sørnorsk vinter. Området opplever noe snø, men det er hyppige temperaturendringer, og det er derfor mye slaps, og nedbør som sludd og regn. Det er dessuten veldig mye tåke i regionen, særlig i vinterhalvåret. I sommerhalvåret er morgenene ofte preget av en tykk dis, som til tider umuliggjør at fly kan ta av før sola varmer skikkelig, og sørger for at disen forsvinner.

En ytterligere utfordring ville bli at det norske helikoptermiljøet ikke i særlig grad er «internasjonalt», og vant til å operere i utlandet. De norske helikoptrene flyr nesten uten unntak innenfor Norges grenser. For besetningene ville det derfor bli en stor kontrast til de daglige operasjoner, og også en utfordring, bare det å fly helikoptrene fra Norge ned til operasjonsområdet i Bosnia-Hercegovina. Men oppfatningen var den at når avdelingen først kom igang med sine operasjoner i Bosnia-Hercegovina, ville de komme til å gjøre en god innsats.⁴⁰

⁴⁰ Samtale med GIL, Gen maj Einar Smedsvig, i Trondheim 27 januar 1997.

På beredskap - men beredt for FN-opdrag?

Da avgjørelsen ble fattet om å klargjøre NORAIR, var ikke statusen for helikoptrene og besetningene med deres trening og utrustning for norske forhold tilfredsstillende for å kunne løse den oppgaven de var satt til innenfor en akseptabel risiko. Treningen som ble utført her hjemme var ansett som relevant, men for å redusere risikoen til et akseptabelt nivå i Bosnia-Hercegovina måtte det tilføres en del nytt utstyr til både besetningene og helikoptrene. Fram mot avreise måtte besetningene nå tilpasse det de kunne til de forhold de skulle operere under.

FN-beredskapsavdelingen NORAIR var i realiteten ikke beredt da oppdraget kom. Forberedelsene hadde ikke blitt startet da de første meldingene om en mulig deployering kom. De første uformelle signaler om en mulig aktivering av NORAIR hadde kommet rundt påsketider 1993. Holdningen på den oppsettende avdeling, 720 skvadron, var imidlertid avventende til å begynne med. Det ble på denne tiden uttalt at en deployering tidligst ville kunne finne sted i 1994. Dette med bakgrunn i tidligere erfaringer fra flere «nesten-utkallinger», og også med tanke på alt som på denne tiden manglet for at NORAIR skulle være operativ, både av nødvendig utstyr og uklarheter omkring kontrakter og de økonomiske forhold.⁴¹ De første små skritt innen planleggingen for å få NORAIR operativ ble iverksatt, men lite konkret arbeid ble startet før det i begynnelsen av august ble bestemt at det skulle satses maksimalt for å få helikopterveringen reiseklar.

Da først avgjørelsen om oppsetting var tatt startet en hektisk periode. GIL hadde garantert midler til disposisjon for utrusting. Det måtte anskaffes sikkerhetsutstyr til både personell og helikoptre, og det måtte dessuten klargjøres hvilket øvrig materiell og reservedeler som var nødvendig å ta med. Dette utstyret måtte så skaffes til veie, klargjøres og pakkes. På personellsiden stod fortsatt en del stillinger ledige til den første kontingenten. Et problem var at Luftforsvars-stasjoner utenom Rygge hovedflystasjon anså oppsettingen av NORAIR for å være et problem kun for Rygge. Det ble derfor opp til Luftforsvarets ledelse å forsøke å spre en forståelse blant alt aktuelt personell innen hele Luftforsvaret om at denne utfordringen var en utfordring for hele Luftforsvaret.⁴²

For det personellet som skulle delta var en viktig faktor at det ble sørget for best mulige forhold for familiene som satt igjen hjemme. En egen støttegruppe ble etablert, hvor

⁴¹ Samtaler med Lt Jorunn Solstad, som har vært administrasjonsoffiser og FN-forvaltningsoffiser ved 720 skvadron samt administrasjonsoffiser NORAIR.

⁴² Samtale med GIL, Gen maj Einar Smedsvig, i Trondheim 27 januar 1997.

sjef Rygge hovedflystasjon fikk ansvaret. Personellet visste at familiene hjemme alltid hadde noen de kunne kontakte for å få informasjon eller hjelp til daglige gjøremål. De kunne da selv i størst mulig grad konsentrere seg om det oppdrag de skulle sendes ut for å løse.⁴³

For å redusere risikoen ved å operere i Bosnia-Hercegovina til et akseptabelt nivå måtte besetningenes og flymaskinenes kapasiteter suppleres med en del utstyr som ikke vanligvis ble brukt. Det måtte også gjennomføres opplæring på de teknologiske elementene av utstyret, og for å bli operativ krevdes en viss grad av flyoperativ trening med det. I oppsettingsperioden ble det gjennomført opplæring av personellet samtidig som det ble gjort innkjøp og utført montering av nødvendig utstyr til helikoptrene.

Det ville vært helt unormalt å sende helikoptrene til Bosnia-Hercegovina med den utrustning de hadde i Norge på denne tiden. De måtte derfor modifiseres før de var klare for avreise. I løpet av halvannen måned, fra midten av august og fram mot avreisen primo oktober, arbeidet både Luftforsvarets forsyningskommando (LFK), Rygge, Bardufoss og LST maksimalt med å klargjøre fire helikoptre. De modifikasjoner som ble gjort ville det under normale forhold tatt minst ett år å få gjennomført. Modifiseringen innebar følgende utstyr til samtlige helikoptre:

Pansrede seter for flyger og maskinist samt kevlararmering i cockpit og kabin ble installert for å beskytte besetning og passasjerer mot prosjektiler fra håndvåpen.

IR-jammer ble montert som avledningstiltak ved beskytning av varmesøkende missiler.

En oppgradert radarvarsler, som varsler beskytning fra radarbaserte anti-luft-systemer, ble også installert. Indikasjoner på radarvarsleren gjør at flygeren kan iverksette unntakelsesmanøvrer og også avfyre chaff og flares, som avleder henholdsvis radarstyrte og varmesøkende missiler. Chaff og flares ble også montert.

GPS satellitt-navigasjonssystem ble installert med den intensjon å skulle fungere som det primære navigasjonssystem i helikoptrene. På bakgrunn av relativt dårlig kartmateriale i operasjonsområdet, ingen operative bakkebaserte navigasjonshjelpemidler, samt forventede værforhold som tilsa relativt mye instrumentflyvning ble GPS vurdert som uunnværlig i det aktuelle operasjonsområdet. Den fastmonterte GPS skulle alltid suppleres av en bærbar GPS, slik at data kunne sammenlignes for å oppdage eventuelle feil i tide. GPS er et enkelt

⁴³ Samtale med GIL, Gen maj Einar Smedsvig, i Trondheim 27 januar 1997.

teknologisk hjelpemiddel som ikke er vanskelig å lære seg, og hvor besetningene raskt blir utsjekket.

NVG, eller nattsynsbriller, ble anskaffet, og skulle benyttes ved all nattflyvning. NVG forsterker alt lys. Utstyret medfører at kapasiteten for nattflyvning blir vesentlig utvidet sammenlignet med konvensjonell nattflyvning.

I tillegg til det utstyr som skulle monteres i helikoptrene, ble også alt personell utstyrt med sikkerhetsutstyr, inkludert skuddsikker vest, kevlar-hjelm og ABC-verneutstyr. Flybesetningene, og også samtlige passasjerer, skulle benytte skuddsikker vest under all flyvning i Bosnia-Hercegovina. Dette som beskyttelse mot eventuelle treff fra håndvåpen.

Det er ingen tvil om at den forestående deployeringen til Bosnia tidsmessig aksellererte innføring og operativ bruk av det ovenfornevnte utstyret til helikoptrene. For enkelte av komponentene mener jeg det er tvilsomt om de til dags dato hadde vært prøvd ut i operativ sammenheng på helikoptre i Norge dersom det ikke hadde vært for Bosnia-deployeringen.

Personelloplæring og trening hadde to faser. Den første var en felles del med FN-informasjon og oppfriskning av grunnleggende militære ferdigheter. I dette inngikk blant annet skarpskyting, beskyttelsestiltak ved ABC-angrep og vakthold og sikring. Den andre fasen var mer spesialist-preget, hvor det ble lagt vekt på opplæring og utsjekk på nytt utstyr og tjenestlige prosedyrer for de ulike personellkategorier. Ettersom de fleste helikoptrene ved 720 skvadron stod inne til modifisering og var utilgjengelige den siste tiden før planlagt avreise, ble luftoperativ trening med det nye utstyret vanskeliggjort. Samtlige besetninger fikk imidlertid grunnleggende opplæring i unnvikende manøvrering med bruk av chaff og flares, og skvadronen greidde å fullføre NVG-utdanning av to besetninger.⁴⁴ I tillegg ble det for flypersonellets del i forberedelsesfasen lagt vekt på opplæring i bruk av GPS, ettersom dette systemet ikke tidligere hadde blitt brukt operativt. De øvrige komponentene av det nye utstyret fungerte upåvirket av flybesetningene, og krevde derfor heller ingen trening.

Status ved avreise

Oppdateringen av helikoptrene og treningen av mannskapet ble gjennomført for at både mennesker og maskiner skulle være best mulig rustet for de krigsmessige forhold

⁴⁴ Maj Knut Erik Oulie, som har vært NK NORAIR.

operasjonsområdet i Bosnia-Hercegovina ville innebære. Var NORAIR egentlig i stand til å utføre det oppdrag de fikk pålagt for deployeringen til Bosnia-Hercegovina med den bakgrunnen de hadde fra den norske fredstidsvirksomheten, og med de forberedelsene som ble foretatt?

Den luftoperative treningen med det nyanskaffede utstyret var før avreise av et begrenset omfang. Det skulle imidlertid vise seg at besetningene fikk tid til nyttig trening med nettopp GPS og NVG i de ukene de lå i Italia og Kroatia, før de startet å operere ut fra Tuzla.

Det nye utstyret, sammen med den generelle treningen besetningene fikk ved skvadronene, og dessuten erfaring fra flyvning under norske forhold, styrket overlevelsessevnen for NORAIRs helikoptre i Bosnia-Hercegovina. Navigasjonsmulighetene var blitt betydelig forbedret, uten GPS ville det være så godt som umulig å fly i Bosnia-Hercegovina annet enn under forhold med blå himmel. Årsaken var at det stort sett ikke eksisterte lufttrafikkjeneste annet enn i Split og i Zagreb, og at bakkebaserte navigasjonshjelpemidler ikke var operative. GPS og NVG skaffet NORAIR en teknologisk fordel som ville være til stor nytte i Bosnia-Hercegovina. De ville øke mulighetene for kontinuerlige operasjoner, herunder operasjoner i mørke og dårlig vær, samt altså minke avhengigheten av lokale bakkebaserte hjelpemidler.⁴⁵

Når det gjelder nyttelast, ble kapasiteten for maskinene noe redusert på grunn av beskyttelsesutstyret, men dette ble rettferdiggjort med den økte overlevelsessevne. Beskytning fra håndvåpen var som nevnt ansett som den største reelle trusselen mot helikoptrene, og sårbarheten for denne trusselen var nå vesentlig redusert.

Forsvarets overkommando gav sin Operasjonsordre nr 1/1993 for oppsetting av den norske kontingenten til Forsvarets ordremottakere den 10 september. Ordren redegjorde for styrkesammensetningen i det nordiske bidraget og de forutsetninger som var satt, samt det grunnleggende oppdraget. Det ble gitt en tidsfrist om at styrken skulle være innsettingsklar senest den 27 september 1993.⁴⁶

Forsvarsdepartementet meddelte så skriftlig overfor FO at alle forutsetninger for deltakelse i en nordisk FN-styrke var oppfylt, hvorpå FKS sendte sin Luftoperasjonsordre

⁴⁵ Samtale med oblt Tom Johansen i Oslo 28 februar 1997. Oblt Johansen har vært sjef NORAIR, sjef Tuzla Air Base samt norsk kontingentsjef (NORCONTICO) og sjef Operasjonsgruppen Rygge hovedflystasjon.

⁴⁶ 41267/93/FO/OFN/AS/bh/012.6 - *Operasjonsordre nr 1/1993 for oppsetting av norsk kontingent til UNPROFOR/BHC til støtte for FN-Resolusjon nr 836 «Sikre områder»*, av 14 sep 93.

nr 2/93 til Rygge flystasjon den 27 september 1993. Denne ordren gav klarsignal for NORAIR til å sette kursen mot Bosnia-Hercegovina.⁴⁷

Etter en hektisk oppsettingsperiode var såvel flymaskiner som mannskaper klare til avmarsj. Ved avreise hadde NORAIR følgende kapasiteter:⁴⁸

- evakuering av inntil tre bårpasienter pr helikopter
- evakuering av personell i bratt lende eller minefelt med redningsheis
- transport av:
 - 6 - 8 soldater med normal feltutrustning
 - inntil 9 personer uten bagasje
 - 500 - 1.000 kg gods innvendig eller underhengende, avhengig av lokale flyforhold
- overvåkning og rekognosering etter nærmere angitte retningslinjer
- samvirke med andre FN-avdelinger med hovedvekt på NORMEDCOY etter retningslinjer fra Force Commander
- begrensede nattoperasjoner (avhengig av lokale forhold)
- begrensede allværsoperasjoner (avhengig av lokale forhold).

På bakgrunn av fredstidsvirksomheten ved skvadronene, det mandatet og de oppgavene NORAIR fikk for deployeringen til Bosnia-Hercegovina og de tilpasninger som ble gjort i tiden før avreise, er det ikke tvil om at NORAIR var godt forberedt på de forhold og oppdrag de forventet å møte. Vi skal senere se at oppdragene de fikk favnet over et videre spekter enn det de var forberedt på å skulle løse. Med bakgrunn i de kunnskaper og den informasjon avdelingen hadde på forhånd lot også disse oppdragene seg løse, men forberedelsene kunne ha vært bedre. Kombinasjonen med relevant erfaring, nytt utstyr og opplæring på dette, og til en viss grad trening med dette utstyret medførte at den objektive faren for NORAIRs helikoptre og besetninger ved avreise kan sies å ha vært relativt lav.

Hva NORAIR faktisk gjorde

I det følgende vil jeg ta for meg NORAIRs operasjoner fra avmarsj og til de kom hjem igjen. NORAIR utførte i all hovedsak operasjoner som de ut fra sin bakgrunn kunne gjøre og som de

⁴⁷ -----/93/FKS/KOMLUFT/EH/EH/--- - *Luftoperasjonsordre 2/93*, av 27 sep 93.

⁴⁸ FO/LST *Oppsettings- og utrustningsplan for helikopterving/NO/BHC*, udatert.

hadde forventet å gjøre. Men det dukket også opp spesielle oppdrag de var mindre forberedt på. Jeg vil i dette delkapitlet se på eksempler på de ulike typer av operasjoner som NORAIR gjennomførte i Bosnia-Hercegovina, og se disse opp mot det oppdraget NORAIR hadde fått.

De første månedene var preget av manglende rutiner og prosedyrer mellom FN som oppdragsgiver, NORAIR og også de stridførende partene. Operasjonene bar derfor de første månedene preg av tilvenning til omgivelsene. Som vi skal se ble de fleste oppdragene mer rutinepreget da tingene falt inn i et system etterhvert som tiden gikk. Men system eller ikke - gjorde egentlig NORAIR det de var sendt for å gjøre?

Innsetnings- og tilpasningsfasen

Før NORAIR i det hele tatt kunne starte operasjoner for BHC måtte personell, helikoptre og utstyr komme på plass i operasjonsområdet. Den 4 oktober 1993 forlot de fire hvitmalt helikoptrene Norge. Forpartiet, som bestod av de tyngre kjøretøyene, hadde reist en uke tidligere, og var allerede på vei inn mot baseområdet i Tuzla. Samtidig med at helikoptrene reiste, dro også hovedpartiet. Hovedstyrken reiste med tog, etter å ha kommet sammen med de svenske og danske elementene i den nordiske styrken. Helikoptrene reiste via Danmark og Tyskland, og hadde første oppholdssted i Ancona i Italia. Her hadde 335 skvadron sitt «Sarajevo-airlift»-detasjement. Dette gav NORAIRs personell muligheten til et innblikk i luftoperasjonene som ble drevet i forbindelse med luftbroen, og også innsikt i noen av utfordringene ved å fly i Bosnia-Hercegovina. Kommandomessig var 335 skvadrons detasjement underlagt UNHCR, ettersom luftbroen var en sivil FN-operasjon, og ikke en militær operasjon som UNPROFOR. De to norske flyavdelingene hadde derfor ingen organisasjonsmessig tilknytning til hverandre i denne FN-operasjonen. Styrken var i Ancona til 20 oktober, og det ble dermed tid til verdifull trening med GPS- og NVG-utstyret, samt taktikk i forbindelse med formasjonsflyvning.

Neste stopp var Split i Kroatia, og ved ankomsten der ble operativ kommando⁴⁹ overført fra ØKS til FSJ, mens operativ kontroll⁵⁰ ble overført fra KOMLUFTSØR til sjefen

⁴⁹ Operativ kommando er den myndighet gitt en sjef til å tildele oppdrag eller oppgaver til undergitte sjef, til å deployere underliggende avdelinger, gi styrker nye oppdrag og til å holde tilbake eller delegere operativ og/eller taktisk kontroll når dette anses nødvendig. (ATP-33 (B) *NATO Tactical Air Doctrine*, pkt 302 b).

⁵⁰ Operativ kontroll er den myndighet delegert til en sjef til å legge forholdene til rette for de undergitte avdelinger for å utføre de pålagte oppdrag og oppgaver, som vanligvis er begrenset i funksjon, tid eller sted. Omfatter mulighet til å deployere underliggende avdelinger, og til å holde tilbake eller delegere taktisk kontroll

for UNPROFORs Bosnia-Hercegovina Command (BHC).⁵¹ Ettersom operativ kontroll ble avgitt til sjef BHC anså Luftforsvarets ledelse at en innblanding fra deres side i NORAIRs daglige operasjoner ville være utidig. GIL videreførte derfor den såkalte «Bratteli-doktrinen»⁵². Dette innebar at GIL forutsatte at sjef BHC kjente NORAIRs mandat. Så lenge sjef BHC sa at et oppdrag var innenfor mandatet, stolte GIL på det, og stilte ikke spørsmålsteget ved oppdraget.⁵³

FN-basen Divulje lå like utenfor havnebyen Split. På denne basen hadde de øvrige helikopterenhetene med tilknytning til BHC sitt tilholdssted. Disse avdelingene var den britiske 845 Naval Air Squadron (NAS) med fire Sea King, og det franske DETALAT, med fire Gazelle og seks Puma-helikoptre. Her fikk personellet nyttig informasjon gjennom å studere prosedyrer og problemområder, samt at de ble litt bedre kjent med de topografiske forholdene i området. Også her ble tiden brukt til egentrening.

Etter noen dagers forsinkelse grunnet dårlig vær ble den første landing i Tuzla foretatt 28 oktober, to dager etter hovedpartiets ankomst. Forpartiet hadde vært der en tid, og de hadde sørget for fulle drivstoffdepoter, men bortsett fra det stod de fleste av containerne med såvel teknisk som personlig utstyr fremdeles i Pancevo. Derfor fortsatte helikoptrene å operere ut fra Split fram til det meste av utstyr var kommet på plass. 4 november startet de første operasjoner ut fra «Blue Factory»⁵⁴, og 19 november kom de to siste helikoptrene. Hele NORAIR var nå samlet på basen «Blue Factory» i Tuzla.

«Blue Factory» var et baseområde som lå omlag fem km vest av Tuzla sentrum. Området var planlagt å være et bussverksted, og bygningsmassen på området var stort sett nyoppbygd, men ennå uinnredet, da krigen begynte. «Blue Factory» ble ansett for å være det best tilgjengelige baseområdet i Tuzla-distriktet, og med et stort, flatt område med dyrket

over disse avdelingene. Omfatter ikke myndighet til å tildele avdelinger nye oppdrag. (ATP-33 (B) *NATO Tactical Air Doctrine*, pkt 302 c).

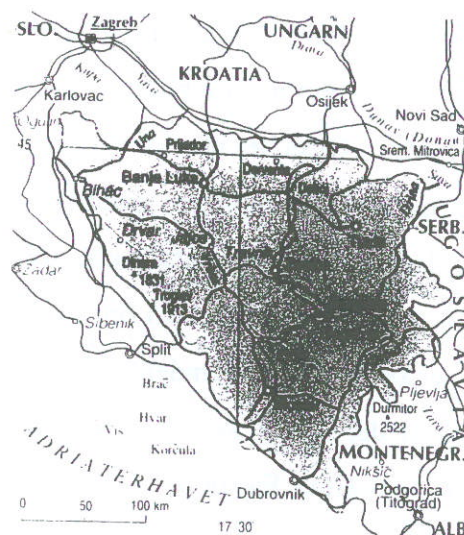
⁵¹ -----/93/FKS/KOMLUFT/EH/EH/--- - *Luftoperasjonsordre 2/93*, av 27 sep 93.

⁵² Bratteli-doktrinen stammer fra begynnelsen av 1970-tallet, da Trygve Bratteli var statsminister i Norge. Doktrinen beskriver norske myndigheters handlemåte ved besøk av andre lands marinefartøyer, en handlemåte som var basert på tillit. Andre lands marinefartøyer hadde på denne tiden begynt å bære atomvåpen, mens den norske atompolitikken innebar at fartøyer med slike våpen ombord ikke fikk tillatelse til å anløpe norske havner. Den såkalte Bratteli-doktrinen slo fast at norske myndigheter forventet at andre land respekterte norsk atompolitikk, og norske myndigheter ønsket derfor ikke å spørre i hvert enkelt tilfelle om besøkende fartøyer hadde atomvåpen ombord. Doktrinen hvilte på den forutsetning at andre land lot være å ta med atomvåpen på sine fartøyer når disse skulle til Norge. Bratteli-doktrinen inngår fortsatt som en integrert del av den norske anløpspolitikken for andre lands marinefartøyer.

⁵³ Samtale med GIL, Gen maj Einar Smedsvig, i Trondheim 27 januar 1997.

⁵⁴ "Blue Factory" - BF. Leiren til NORAIR og NORMEDCOY var opprinnelig et bussverksted. NORMEDCOYs sykehusbygning var lyseblå, lik FN's farge. Leiren fikk derfor fort navnet «Blue Factory».

mark som nærmeste nabo egnet leiren seg godt som helikopterbase. I tillegg til NORAIR fikk også NORMEDCOY sin base på «Blue Factory». Danskene hadde sin leir vegg i vegg med «Blue Factory», mens svenskene holdt til omtrent sju km unna, sør av Tuzla sentrum. Det mest nærliggende baseområdet for å drive flyoperasjoner ville i utgangspunktet ha vært Tuzlas militære flybase, Tuzla Air Base. Denne ble også vurdert som et alternativ, både før den nordiske styrken ble satt inn i området, og underveis i operasjonen. Flybasen hadde imidlertid ikke fasiliteter som var tilfredsstillende for NORMEDCOY. Basen lå dessuten innenfor syns- og rekkevidden til bosnisk-serbiske artilleristillinger, og var meget sårbar for artilleriangrep. Derfor ble ikke dette alternativet foretrukket.



55

De første månedene viste at NORAIR generelt var godt forberedt, men at NORAIR måtte tilpasse seg operasjonsområdet og FN's måte å operere på, samtidig som FN fikk en ny ressurs som deres organisasjon måtte bli fortrolig med, for å kunne utnytte den effektivt. Alt gikk ikke som forventet til å begynne med.

Enkelte ting måtte justeres i innsettingsfasen. Svenskene hadde ansvaret for transporten av hele den nordiske styrken inn i operasjonsområdet. Samarbeidet med dem var ikke det beste på avdelingsnivå, og et problemområde var prioritering av utstyr. Serberne ville ikke slippe inn alle containerne på en gang. De svenske avdelingene opplevde på denne tiden til dels intense krigshandlinger innenfor sitt ansvarsområde, særlig i Vares-området, der det i denne perioden også ble drevet «etnisk rensning». For dem var derfor det viktigste å få inn eget utstyr og ammunisjon til sine våpen. NORAIRs containere fikk ikke første prioritet, selv om det fra NORAIR-hold ble poengtert viktigheten av at de fikk sine containere så tidlig som

⁵⁵ Bosnia-Hercegovina. Kartet til venstre viser oppdelingen av landet i henhold til Dayton-avtalen, med en kroatisk-muslimsk del (mørk farge) og en serbisk del (lys farge).

mulig. Resultatet var at det gikk to måneder før alle containerne ble sluppet over grensen til Bosnia-Hercegovina.

Det vil være galt å anklage de svenske styrkene for feil prioritering av containere. De var en hæravdeling uten forutsetninger for å vite hvilke ressurser en helikopteravdeling var avhengig av. Svenskene opplevde selv et stort press på sine egne enheter, og da de ble nødt til å prioritere, valgte de først mye av sitt eget utstyr. Måten å unngå en slik kjedelig situasjon på ved en senere anledning vil kunne være å lage en felles prioriteringsliste på forhånd. Dette var ikke gjort i forbindelse med denne deployeringen, ettersom problemstillingen var ukjent på forhånd.

En konsekvens av manglende utstyr ved «Blue Factory» var at NORAIR opererte ut fra Split i det tidsrommet da majoriteten av den nordiske styrken ble transportert inn til Tuzla-området. En av NORAIRs hovedoppgaver skulle være stående ambulanseberedskap for FN-styrkene i området. Dette kan ikke sies å ha fungert tilfredsstillende i den første, kritiske perioden ettersom helikoptrene ikke var fast stasjonert i Tuzla ennå. Sjansen for at for eksempel en mineulykke skulle skje var størst nettopp i ankomstfasen. Da var ikke helikoptrene på kontinuerlig beredskap, noe som var uheldig. Flytiden mellom Split og Tuzla gjorde reaksjonstiden lengre. Fra en utkalling kom til helikoptret kunne være på et skadested i ansvarsområdet i Nordvest-Bosnia ville det ta omtrent en time mer enn om helikoptrene hadde vært stasjonert i Tuzla. Været kunne også hindre helikoptret i å komme gjennom til Nordvest-Bosnia, og NORAIR var dessuten avhengig av klarering fra flere lokale instanser for å kunne fly fra Split. NORAIR fløy likevel sitt første ambulanseoppdrag, med en syk svensk soldat, i det tidsrommet helikoptrene opererte ut fra Split. NORAIR valgte å flytte helikoptrene til «Blue Factory» da det meste av utstyret var på plass der, og startet med permanent ambulanseberedskap fra slutten av november.⁵⁶ Likevel ankom ikke de siste containerne med utstyr til å kunne gjennomføre alle ettersyn fra Pancevo før nyttårsaften 1993.⁵⁷ NORAIR var fullt operativ fra de ankom operasjonsområdet, men før alt utstyr var på plass hadde de i liten grad kapasitet til å kunne drive operasjoner, inkludert ettersyn, over lengre tid. Spesielt ville dette ha gjort seg gjeldende ved en eventuell krisesituasjon i operasjonsområdet i løpet av denne perioden.

⁵⁶ Samtaler med Lt Jonny M Val, som har vært operasjonsoffiser NORAIR og Air Ops Staff Officer / Liaison Officer NORAIR i Rapid Reaction Force Operational Staff.

⁵⁷ Samtaler med kapt Stig M Røstad, som har vært tekniker og teknisk leder NORAIR.

Som en kuriositet kan nevnes at de i den nordiske styrken som ventet lengst før de fikk tillatelse til å passere grensen, var danskene med sine Leopard stridsvogner. Ikke før i februar 1994 fikk de tillatelse til å passere grensen til Bosnia-Hercegovina, og da ikke den korteste veien over Zvornik og til Tuzla, men fra Pancevo via Split og inn i Bosnia-Hercegovina.

FN-operasjonen i Bosnia-Hercegovina var i utgangspunktet en landoperasjon, der hver avdeling stort sett opererte innenfor hver sin teig. Ved NORAIRs ankomst visste ikke ledelsen i BHC hvordan de kunne utnytte en slik helikopterressurs effektivt, og hva NORAIR kunne tilføre operasjonen. Til å begynne med var ledelsen i BHC litt skeptisk til NORAIR, og den var også usikker på hvor fleksible og anvendelige NORAIRs helikoptre var.⁵⁸ Før NORAIR ankom i UNPROFOR-operasjonen hadde helikoptertjenesten blitt ivaretatt av britiske og franske helikoptre, som i stor grad fløy for avdelinger fra sine egne nasjoner. Begge lands helikopteravdelinger hadde base i Split, og majoriteten av flyvningen foregikk langs Adriaterhavskysten i Kroatia og i de vestlige kroatisk- og muslimsk-kontrollerte områdene i Bosnia-Hercegovina. 845 NAS hadde et helikopter fast stasjonert i Gornji Vakuf, men dette var under kontroll av den lokale britiske sjefen, og skulle primært være på beredskap for britene i området. Det samme gjaldt for franskmennenes ene Puma som stod i Kiseljak. NORAIR ble den første helikopteravdeling med fast base inne i Bosnia-Hercegovina. De var også den første helikopteravdeling som var utelukkende til disposisjon for BHC.

I ankomstfasen visste ikke BHC hvordan de skulle styre, og disponere, helikoptrene. Først da NORAIR hadde vært til stede noen måneder, ble det ordentlig struktur på forholdet til oppdragsgiverne i BHC.⁵⁹ Norge hadde en stilling som kombinert stabsoffiser BHC og liaison-offiser for NORAIR i BHC Air Ops fra oktober 1993. Denne liaisonoffiseren var en viktig brikke i kommunikasjonen mellom NORAIR og BHCs hovedkvarter, og ettersom de øvrige landenes representanter i Air Ops var rene liaison-stillinger for helikopteravdelingene, innebar den norske stillingen et ansvar som nestkommanderende i Air Ops. Etter en innkjøringsperiode der det kun ble utført transportoppdrag med personell og utstyr i tillegg til ambulanseoppdrag, ble bruken av NORAIRs helikoptre mer effektiv og variert. Alle nasjonene med helikoptre under BHC hadde sin representant i Air Ops, og de fikk igang et samarbeid for å utnytte ressursene på best mulig måte. Før oppdrag ble gitt, ble det nå vurdert hvilken avdeling som kunne utføre oppdraget best, med bakgrunn i geografisk plassering av

⁵⁸ Samtaler med maj Erik E Dokken, som har vært Air Ops Staff Officer / Liaison Officer NORAIR i BHC HQ og sjef NORAIR.

⁵⁹ Samtale med oblt Tom Johansen i Oslo 28 februar 1997. Oblt Johansen har vært sjef NORAIR, sjef Tuzla Air Base samt norsk kontingentsjef (NORCONTICO) og sjef Operasjonsgruppen Rygge hovedflystasjon.

helikoptrene og deres ulike kapasiteter på passasjer- og godssiden. Også rekvirering av helikoptrene ble satt i et ordentlig system.⁶⁰ I mye større grad enn tidligere gav nå de øvrige helikopteravdelingene støtte til avdelinger fra andre FN-nasjoner.

FN skulle i utgangspunktet ha «Freedom of Movement» i Bosnia-Hercegovina, men i praksis foregikk så godt som all flyvning langs de fastsatte korridorene mellom Split og Tuzla den første tiden. Etter hvert ble bevegelsesfriheten større innenfor kroatisk- og muslimsk-kontrollerte områder, men majoriteten av flyvningen fortsatte langs de samme rutene. Hver tur måtte meldes med flight plan både til alle stridende parter i de områdene det skulle flys. Dessuten måtte MCCC⁶¹ i UNPROFORs hovedkvarter i Zagreb underrettes, for å kunne informere NATO-flystyrkene som overvåket FNs «No Fly Zone» over Bosnia-Hercegovina. Til å begynne med ble alle flyturer forsøkt meldt inn minst 48 timer før flyvning. Dette ble i løpet av kort tid endret til 24 timer før flyvning, en prosedyre som ble opprettholdt for resten av operasjonens varighet. Unntaket var ambulanseoppdrag som dukket opp på kort varsel. Disse ble meldt inn så snart de dukket opp, men fordi det ofte var vanskelig å komme gjennom til adressatene på telefon og telefax hendte det at enkelte instanser ikke ble varslet om et oppdrag. Dette kunne medføre en økt trussel for helikoptret som skulle fly oppdraget, en faktor som ble vurdert av operativ sjef og besetningen som skulle fly i hvert enkelt tilfelle. Ved utrykninger bestod mannskapet i utgangspunktet av flyger og maskinist, samt en lege og sykepleier fra NORMEDCOY. Ved behov kunne dette forandres. Ved oppdrag som krevde bruk av redningsheis ble utrykningssykepleieren brukt som redningsmann. Da var det også med en ekstra maskinist til å styre heisen.

De første månedene i operasjonsområdet ble preget av tilvenning til å operere under de forholdene som hersket. Det ble fløyet en del ambulanseoppdrag, og i tillegg personell- og godstransporter samt egentrening. Samøvelser, inkludert heistrening, ble gjennomført regelmessig både med NORMEDCOY og de svenske og danske avdelingene (NORBATT II) i hele deployeringsperioden. For at NORAIR skulle få egne områder hvor de kunne drive egentrening måtte det forhandles med de lokale militære styrkene. Før dette gikk i orden ble all NVG-trening gjennomført i Split, for ikke å skape unødvendige konflikter med de lokale

⁶⁰ FN-avdelinger og andre autoriserte brukere måtte rekvirere helikopterstøtte senest 48 timer før et oppdrag. Deretter prioriterte Air Ops de innkomne søknadene og fordelte oppdrag til helikopterenhetene ut fra tilgjengelig kapasitet, slik at helikopteravdelingene fikk sine oppdrag med minst 24 timers varsel. Andre rutiner gjaldt selvsagt ved ambulanseoppdrag - Casualty Evacuation (CASEVAC) og Medical Evacuation (MEDEVAC).

⁶¹ UNPROFOR Monitoring and Close Air Coordination Centre (MCCC). Ansvarlig for å koordinere all ikke-NATO luftaktivitet i operasjonsområdet, samt koordinere med NATOs operasjonssenter (*UNPROFOR SOP 204* av 13 sep 95, side 3).

styrkene. Annen trening foregikk i forbindelse med pålagte oppdrag, eller i «Blue Factory»s nærrområde.

Generelt sett var innsettingsfasen preget av mangel på rutiner og prosedyrer. Dette gjaldt både overfor BHC som oppdragsgiver og overfor de brukende FN-enhetene. Personellet trengte tid til å venne seg til sitt nye utstyr. De måtte også bli vant til operasjonsområdet. Bosnia-Hercegovina bød på helt nye utfordringer, med krigstilstand og uoversiktlige forhold, og flyoperativt en mangel på innflyvningshjelpemidler og «flight following»⁶², sistnevnte i stor grad ivaretatt av NATOs Airborne Warning And Control System (AWACS). NORAIR klarte seg bra i den første perioden og trengte kort tid til å tilpasse seg forholdene.

Maglaj-operasjonen

En av de operasjonene som gir et godt eksempel på hva NORAIR gjorde som de ikke var forberedt på, men likevel løste på en upåklagelig måte, var Maglaj-operasjonen. Dette oppdraget rustet NORAIR med verdifull erfaring for senere spesialoppdrag. Oppdraget er også et godt eksempel for å peke på generelle problemer med kommunikasjon mellom en avdeling i utlandet og myndighetene hjemme i Norge.

Rundt 60 km vest av Tuzla ligger en by som heter Maglaj. I nærmere to år hadde byen og området rundt vært mer eller mindre omringet av både bosniske serbere og bosniske kroater. I denne enklaven holdt det til vel 100.000 mennesker, overveiende muslimer.⁶³ Situasjonen begynte for dem å bli kritisk. I mars 1994 var situasjonen den at ingen hjelpesendinger hadde kommet fram til området på fem måneder, og i tillegg til at matforsyningene var små holdt enklaven etter stadige angrep nå på å bryte sammen for det store militære presset. Det var ingen FN-styrker inne i området. Situasjonen ble vurdert til å være livstruende for hele befolkningen der.

I et forsøk på å løse krisen gav FNs Sikkerhetsråd sjef BHC ordre om å sende inn en liten spesialstyrke for at disse om mulig fra innsiden skulle kunne åpne forsyningslinjene til området. Den eneste adkomstveien inn i området for spesialstyrken ville være med helikopter. NORAIRs helikoptre var størrelsesmessig mindre, og mer manøvreringsdyktige, enn de

⁶² «Flight following» - ifølge Engelsk-norsk militær ordbok «flykontrollens flyfølging». Innebærer kontinuerlig oversikt over hvor flymaskinene innen et ansvarsområde befinner seg til enhver tid, ved bruk av hjelpemidler som radar, radiosamband og flygeplaner.

⁶³ S. Mønnesland, *Jugoslavia før og etter*, (Oslo 1995) side 377.

britiske og franske. Oppdragets karakter var også av en slik art at de britiske og franske helikopteravdelingene nektet å være med. Sjefen for NORAIR ble forespurt om de var villige til å påta seg oppdraget med å frakte inn styrken. Målet for hele operasjonen var å beskytte sivilbefolkningen i området gjennom å forsøke å åpne forsyningslinjene inn til dem. Selv om Maglaj ikke var et av de erklærte sikre områdene, ble området ansett som viktig.

Oppdraget var helt ulikt alle de oppgavene NORAIR tidligere hadde utført. I utgangspunktet var NORAIRs sjef forberedt på enklere og mer tradisjonelle FN-oppgaver, og han forventet ikke noen forespørsel om vanskelige spesialoppdrag. Med den treningsbakgrunn, erfaring fra Bosnia-Hercegovina og det utstyret NORAIR hadde, kan NORAIR ikke sies å ha vært forberedt på denne type utfordring. Det betyr likevel ikke at de ikke var i stand til å løse oppgaven da den først dukket opp. Denne forespørselen viste at FN-operasjonen i Bosnia-Hercegovina inneholdt et mye videre spekter av helikopteroperasjoner enn forventet, fra de helt enkle og rutinepregede til kompliserte operasjoner utført i samarbeid med både FN- og NATO-styrker. Risikoen for personellet som deltok var ved denne anledningen av en annen karakter enn de tradisjonelle oppdragstypene.

NORAIR måtte hankses med flere hendelser som avdelingen ikke var forberedt på. Det oppdraget de nå stod overfor stemte ikke overens med det de kunne, og heller ikke det de hadde forventet å skulle gjøre. Oppdraget var av en hittil helt ukjent type for NORAIRs vedkommende. En annen faktor var kommando og kontroll, og kommunikasjonen hjem til Norge. Det var kutyme at spesialoppdrag skulle konsulteres med overordnede politiske og militære myndigheter på forhånd. Et problem på denne tiden var kommunikasjonslinjene mellom Bosnia-Hercegovina og Norge. NORAIR hadde kun åpne linjer tilgjengelig, og ingen muligheter for å kommunisere om graderte saker. Det var derfor umulig for NORAIR å informere de overordnede hjemme i Norge om situasjonen i detalj på forhånd.⁶⁴

Både sjef BHC og sjef NORAIR vurderte oppdraget til å være innenfor UNPROFORs mandat.⁶⁵ Operativ kontroll lå hos sjef BHC, og siden mulighetene til å kommunisere hjem til Norge kun var gjennom ugraderte linjer, ble avgjørelsen om at oppdraget skulle gjennomføres, og at NORAIR-helikoptre skulle fly, tatt på lokalt plan i BHC av sjef BHC og sjef NORAIR.

I løpet av tre netter i midten av mars fløy to av NORAIRs maskiner inn til Maglaj, i ly av nattermørket og ved hjelp av sitt nye utstyr. Operasjonene ble støttet av NATOs flybårne

⁶⁴ Samtale med oblt Tom Johansen i Oslo 28 februar 1997. Oblt Johansen har vært sjef NORAIR, sjef Tuzla Air Base samt norsk kontingentsjef (NORCONTICO) og sjef Operasjonsgruppen Rygge hovedflystasjon.

⁶⁵ Ibid.

radarsystem AWACS og NATO jagerfly samt spesialstyrker på bakken. Det første forsøket ble avbrutt på grunn av dårlig vær rett før helikoptrene skulle lande inne i Maglaj-enklaven. Neste forsøk var vellykket. Spesialstyrken havnet imidlertid i ildveksling, en del av dem ble tatt til fange og de fikk tre mann skadet. For å hente ut de skadde ble den tredje flyvningen gjennomført. I tillegg til å hente ut de skadde ble det hentet ut bevismateriale, i form av rakettrester, for at store bakke-til-bakke-raketter ble brukt i terrorangrep mot Maglaj-enklaven.

FN vurderte oppdraget som planlagt og utført meget vellykket og profesjonelt. I kjølvannet av operasjonen ble landeveien mellom Maglaj og sentral-Bosnia åpnet, og hjelpeforsyninger kunne på nytt sendes inn til sivilbefolkningen.

Operasjonen var med på å gi NORAIR god bakgrunn for senere operasjoner. Dessuten belyste den et viktig problemområde: kommando, kontroll og kommunikasjon. Operasjonen viste også hvilket dilemma en avdelingssjef kan møte.

En operasjon som den til Maglaj vil i ettertid selvsagt være gjenstand for kritisk vurdering når det gjelder spørsmålet om hvilken myndighet avdelingssjefen hadde. Den enkleste løsningen for avdelingen ville helt klart ha vært å takke nei til oppdraget. Men hvor riktig ville det ha vært? Situasjonen ble vurdert som kritisk for sivilbefolkningen i enklaven, og sannsynligheten var helt klart til stede for at Maglaj kunne ha lidt samme skjebne som Srebrenica skulle komme til å få vel et år senere, og var med på å sette FN i et negativt lys i Bosnia-Hercegovina.⁶⁶ Maglaj-oppdraget ble gjennomført som en fellesoperasjon med styrker fra flere nasjoner, og med et vellykket resultat. NORAIRs innsats ble foretatt med svært få personellmessige ressurser, og med hjelp av moderne teknologisk utstyr. Dette viser at en liten avdeling kan gjøre en god jobb som medfører viktige positive virkninger for en sivilbefolkning, i tillegg til at det gir positiv reklame for nasjonen avdelingen kommer fra. Dette oppdraget var av en art som gav høy visibilitet internasjonalt, og som både NORAIR som avdeling og Norge som nasjon har høstet lovord for i ettertid.⁶⁷

Det ligger i sakens natur at både politiske og militære overordnede instanser ønsker å være informert om oppdrag av en slik art på forhånd. I ettertid kan det være grunn for å hevde at kommandoapparatet hjemme burde vært grundigere informert på forhånd.

⁶⁶ De bosniske serberne tar Srebrenica i juli 1995. Mange av byens 42.000 muslimske innbyggere drives på flukt, og menn mellom 16 - 60 år blir holdt igjen som «krigsfanger» (Mønnesland, *Jugoslavia før og etter*, side 380). Det blir hevdet at inntil 8.000 sivile ble drept av angriperne.

⁶⁷ Samtaler med Gen maj Einar Smedsvig (FO/LST), Gen maj Trond Moltzau (FO/SENST) og Avd dir Fridthjof Sjøgaard (FD).

Myndighetene ønsker å ha muligheten til å påvirke om et oppdrag skal godkjennes eller ikke, og også være informert i tilfelle noe går galt underveis eller det blir noen reaksjoner i ettertid. I dette tilfellet var de mangelfulle kommunikasjonene et viktig stikkord. Dersom planene hadde blitt diskutert over åpne linjer, ville dette kunne blitt avlyttet, med økt fare for de involverte mannskapene som resultat. Sjef for NORAIR var på forhånd gitt vide fullmakter.⁶⁸ Etter en grundig overveining var hans vurdering at oppdraget var innenfor mandatet. Han hadde avgjørelsesmyndighet, og tok avgjørelsen om at NORAIR skulle fly.⁶⁹

Alle aktuelle trusler ble vurdert på forhånd. I en internasjonal operasjon i et krigsområde vil enkelte oppdrag ha høyere risiko enn andre. For NORAIRs del var risikoen ved dette oppdraget høyere enn ved tidligere gjennomførte oppdrag i Bosnia-Hercegovina. Trusselnivået gjaldt for alle involverte enheter, både de på bakken og de i luften, og vurderingen var at trusselen var akseptabel. For NORAIRs vedkommende ble oppdraget akseptert og utført av frivillige besetninger med høyt erfaringsnivå.

Det er veldig mange hensyn å ta i en situasjon av denne typen. Med de omstendigheter som rådde og den tidsrammen det ble operert innenfor, måtte det tas en beslutning om oppdraget skulle gjennomføres eller ikke. Når avgjørelsen først var tatt, så ble oppdraget planlagt og gjennomført på den eneste mulige måten. Det er vel også på sin plass å nevne at de fem besetningsmedlemmene som fra NORAIRs side var med og fløy dette oppdraget, i ettertid ble honorert med Innsatsmedaljen med rosett.

Operasjonene blir mer rutinepregede

Da våren 1994 kom, og NORAIR rundet sitt første halvår i Bosnia-Hercegovina, begynte de fleste oppdragstypene å få et preg av rutine. Det dukket ikke opp like mange nye momenter som i de første månedene, og BHC, NORAIR og lokalbefolkningen var begynt å bli vant med hverandre, noe som forenklet samarbeid og prosedyrer. Besetningenes bakgrunn fra Norge, hjelp av utstyret og erfaring fra både spesialoppdrag og de mer hverdagslige operasjoner

⁶⁸ Samtale med GIL, Gen maj Einar Smedsvig, i Trondheim 27 januar 1997.

⁶⁹ Et eksempel fra UNPROFOR-styrken på utilfredsstillende kommandoforhold var nederlenderne i Srebrenica. Deres sjef måtte forholde seg til både nasjonale politiske og nasjonale militære myndigheter i tillegg til den overordnede FN-sjef under utførelse av de daglige operasjoner, noe som gjorde hans situasjon uholdbar, og også hemmet avdelingens operasjoner.

tidligere under deployeringen gjorde oppdrag for den resterende tiden av deployeringsperioden enklere å beherske.

Det skjedde flere ting i operasjonsområdet Bosnia-Hercegovina i løpet av våren 1994. Det NORAIR merket størst virkning av var at muslimene og de bosniske kroatene ble enige om å danne en føderasjon. Med dette opphørte krigshandlingene mellom de to gruppene, etter å ha vart nesten ett år, og selv om situasjonen fortsatt var spent mange steder, ble antallet av lokale frontlinjer å forholde seg til færre, og operasjonsområdet ble mer oversiktlig.⁷⁰ Selv om beleiringen av Sarajevo fortsatte, ble situasjonen der noe mindre presset etter at FNs Sikkerhetsråd kom med et ultimatum overfor de bosniske serberne, hvor det ble truet med bombing av NATO-fly.⁷¹ Samtidig angrep de bosniske serberne byen Gorazde, som var en av FNs «sikre områder», og situasjonen her var veldig vanskelig, såvel for lokalbefolkningen som for FN-styrkene som var utplassert der.

I BHC ble det foretatt organisatoriske endringer som angikk NORAIR. I april ble hovedkvarteret flyttet fra Kiseljak. Det nye hovedkvarteret ble delt i to. «BHC Forward», som blant annet skulle styre alle operasjoner, ble lagt til Sarajevo. «BHC Rear», med personell- og forsyningslementer, ble lagt til Split. Også Air Ops-cellen ble underlagt BHC Rear. Dette innebar at de som skulle planlegge helikopteroperasjonene ble fysisk adskilt fra de øvrige planleggingselementene, noe som var en stor ulempe. For at Air Ops-cellen skulle kunne holde seg oppdatert om kommende og pågående operasjoner måtte de avgi en mann til å sitte i BHC Forward. Årsaken til at Air Ops havnet i Split er uklar. Flere mulige årsaksforklaringer eksisterer, blant annet at nærheten til de britiske og franske helikopteravdelingene i Split var viktig. En annen påstått grunn var at den daværende amerikanske sjefen for Air Ops selv var oppriktig redd for å bli stasjonert i Sarajevo, og derfor påvirket avgjørelsen. BHC ble delt inn i tre sektorer, sektor Nordøst, sektor Sørvest samt sektor Sarajevo. Selv om NORAIR havnet innenfor det som fysisk var ansvarsområdet til sektor Nordøst, fortsatte de kommandomessig å være direkte underlagt sjef BHC. Organisasjonskart over BHC er for øvrig gjengitt i vedlegg B.

I Tuzla ble den militære flyplassen overtatt av FN-styrker i mars. Den skulle etter planen åpnes for FN-trafikk, noe de bosniske serberne ikke aksepterte. Ettersom de hadde fullt innsyn og rekkevidde til flyplassen med sitt artilleri, ble flyplassen kun åpnet for BHCs egne helikoptre, og ikke for «fixed-wing» transportfly.

⁷⁰ S. Mønnesland, *Jugoslavia før og etter*, (Oslo 1995) side 302.

⁷¹ Ibid., side 301.

NORAIRs operasjoner, og driften for øvrig, begynte å få en funksjonell struktur. Etter at den første kontingenten var preget av pionerånd og at ting i stor grad måtte tas på sparket, ble det i løpet av neste kontingent rutiner og prosedyrer for det meste. Dette inkluderte blant annet månedlige operative statusrapporter hjem til Norge. Daglige situasjonsrapporter fra NORAIR, som før hadde inngått som en ubetydelig del av NORMEDCOYs daglige rapporter, ble nå sendt hjem til FO hver kveld. Det ble utarbeidet en ny og oppdatert ordrebok for luftpersonell og egen «Standing Operating Procedures» (SOP) for NORAIR. GPS-rutene og «let-downs» for de ulike landingsområdene ble også systematisert. Som en følge av Maglaj-operasjonen fikk avdelingen også gradert kommunikasjonsutstyr i løpet av våren. Oppdragene gikk fortsatt for en stor del på strekningen mellom Tuzla - Kiseljak - Split, men etter at det ble roligere i Sarajevo-området, ble det også startet flyvninger inn dit. Dette gjaldt både ambulanseoppdrag, men hovedsaklig dreide det seg om personell- og godstransport. Disse transportturene ble i stor grad koordinert med ankomstene og avgangene til FNs transportfly, som fløy faste ruter til Sarajevo fra både Zagreb og Split samt fra baser i Tyskland og Italia, så lenge forholdene i Sarajevo-området var rolige.

Føderasjonen mellom muslimene og de bosniske kroater medførte at NORAIR ble brukt til mange rekognoseringsoppdrag i løpet av våren og sommeren 1994, over de tidlige konfrontasjonslinjene mellom muslimene og de bosniske kroatene. Majoriteten av disse oppdragene ble utført innenfor BHCs sektor Nordøst, men NORAIR fløy rekognoseringsoppdrag også over de øvrige delene av Bosnia-Hercegovina.

Rutinene for rotasjoner og erfaringsoverføring til nytt personell var med på å sikre kvaliteten i gjennomføringen av operasjonene, og bidro til å holde risikoen for NORAIRs helikoptre på et lavt nivå. Rotasjon av personell er en naturlig del av et internasjonalt engasjement som strekker seg over noe tid. Erfaringsoverføring til nytt personell i avdelingen er da sentralt. For NORAIRs del var det hovedrotasjon av personell hvert halvår, men det flygende personellet hadde så og si kontinuerlig rotasjon. Deres kontrakter var av ulik varighet, fra fire måneder til et års sammenhengende tjeneste i NORAIR. Mange hadde kontraktsforhold som innebar flere kortere perioder i operasjonsområdet, som regel to måneder av gangen. For å bevare erfaringsnivået i NORAIR var det viktig at de lærdommer som var gjort ble brakt videre til de nyankomne. Dette ble gjort gjennom opplæring, og gjennom en bevisst holdning på hvilken flyger og maskinist som fikk lov til å fly sammen på ulike typer oppdrag. Minst ett av besetningsmedlemmene som bemannet et helikopter skulle

ha erfaring fra det aktuelle området fra tidligere oppdrag. Denne regelen ble fulgt ved sammensetning av flycrew for nattflyvning, flyvning på krevende oppdrag, og ved oppsett av vaktlister til ambulanseberedskap. Flygere og maskinister som nylig var ankommet til Bosnia-Hercegovina ble alltid satt opp på flyvning sammen med en erfaren kollega på oppdrag til områder der de ikke hadde vært før.

Oppfølging av personellet foregikk både i og utenfor normal tjenestetid. På «Blue Factory» levde alle tett på hverandre, og miljøet i NORAIR ble ansett for å være meget godt. Samtlige var til disposisjon 24 timer i døgnet mens de var i operasjonsområdet, og forholdene lå til rette for grundig opplæring og oppfølging av hvert enkelt besetningsmedlem. Det ble ofte gjennomført briefinger for det flygende personellet. Den individuelle oppfølgingen var god, og selv om enkelte besetningsmedlemmer i startfasen opplevde overgangen fra operasjoner under norske forhold som stor, tok det kort tid før de nye var fullt operative. Flere av de som hadde tjenestegjort i NORAIR tidlig i deployeringsperioden returnerte dessuten til NORAIR på senere tidspunkt i operasjonen, etter å ha vært i Norge i mellomtiden. Disse satt også inne med lokalkjennskap og erfaringer da de kom tilbake for en ny periode. Inntrykket er at de erfaringer som var gjort ble brakt videre til nye besetningsmedlemmer, og at opplæringen var tilfredsstillende.

NORAIRs rutiner for rotasjon av personell fungerte upåklagelig, og bidro til å hindre at erfaringer gikk tapt når det erfarne personellet reiste hjem. Andre avdelinger utførte rotasjon etter andre mønstre. For eksempel gjennomførte den franske helikopteravdelingen DETALAT utskifting av alt personell på samme tid. Erfaringer fra operasjonsområdet og lokalkjennskap gikk derfor ikke i arv i særlig grad, og avdelingen var avhengig av nye tilvenningsperioder i begynnelsen av hver ny kontingent. Franske flybesetningsmedlemmer beklaget selv denne rotasjonsordningen.

Deployering til Split

NORAIR opplevde ved én anledning i løpet av oppholdet i Bosnia-Hercegovina at sjef BHC benyttet sin myndighet til å deployere avdelingen midlertidig bort fra Tuzla. Det fant sted i januar 1995. Forholdet til muslimene var for tiden litt spent, blant annet hadde NORAIR i et oppdrag fraktet en bosnisk-serbisk liaison-offiser inn til Tuzla Air Base, noe muslimene hadde protestert på. Muslimene hadde iverksatt blokade av flere av FN-leirene i BHC sektor

Nordøst, og truet med å gjøre det samme med «Blue Factory». For å bevare NORAIRs mobilitet og unngå sanksjonene fra muslimene, valgte sjef BHC å deployere NORAIR til Split. Kun ett helikopter med besetning samt nødvendig bakkemannskap ble igjen på «Blue Factory» for å ivareta ambulanseberedskaper. Den øvrige personellstyrken og tre helikoptre forlot Tuzla retning Split få timer etter at beslutningen om deployering var tatt i BHCs hovedkvarter.

NORAIR opererte for fullt ut fra Split, samtidig som ambulanseberedskaper ble opprettholdt i Tuzla-området. Forholdet til muslimene normaliserte seg i løpet av kort tid, og etter en uke i Split returnerte hele NORAIRs styrke til «Blue Factory».

Etterforsyning av FNs «sikre områder»

Det ble ved flere anledninger i UNPROFOR-operasjonen lagt planer for helikopteroperasjoner av stort omfang, der de fleste av BHCs helikopterstyrker, inkludert NORAIR, skulle delta. Ved disse tilfellene dreide oppgaven seg om etterforsyning av enkelte av de områdene som FN hadde utpekt som «sikre områder». På grunn av den militære situasjon var forholdene for sivilbefolkningen og for FN-styrkene i disse områdene flere ganger svært vanskelig, og de fikk ikke tilført tilstrekkelige forsyninger. Bruk av FN-helikoptre ble sett på som eneste mulige alternativ for å få inn nødvendige forsyninger. Helikopteroperasjonene ble ansett som krevende. Ved disse anledningene var erfaringene fra Maglaj-operasjonen verdifulle, både i planleggingsfasen og ved en eventuell gjennomføring av oppdraget.

På et tidspunkt ble et av NORAIRs helikoptre deployert til Zagreb som ledd i forberedelsene av et slikt oppdrag. Store mengder forsyninger skulle fraktes inn til Bihac i Nordvest-Bosnia, som på denne tiden var isolert. Planene for helikopteroperasjonen ble lagt, men oppgaven ble ansett som for risikofyllt for de involverte helikopterstyrkene, og oppdraget ble kansellert.

Et annet eksempel på helikopteroperasjoner av stort omfang som også involverte NORAIR stammer fra sommeren 1995. Også ved denne anledningen var erfaringene fra tidligere spesialoperasjoner svært verdifulle allerede i planleggingsfasen av operasjonen.

Situasjonen var på denne tiden vanskelig i enklavene Srebrenica, Zepa og Gorazde. Oppdraget omfattet i dette tilfellet alle FN-helikoptrene i BHC, totalt 28 stykker⁷², og i tillegg en bataljon bakkesoldater samt NATO-fly som støtte. Det ble bygget opp en stor base i Zenica i Nordøst-Bosnia, og med denne basen som utgangspunkt skulle det utføres helikopterløft i stort omfang inn til de tre aktuelle «sikre områdene». Oppdraget kom fra sjef BHC, og planleggingen ble ledet av en norsk oberst. Erfaringene de deltagende avdelinger hadde fra tidligere krevende oppdrag i UNPROFOR-operasjonen var av stor betydning, og NORAIR var også nå en viktig ressurs. All planlegging var ferdig, og oppdraget var briefet for ledelsen i UNPROFOR. Før beslutningen ble tatt om å iverksette oppdraget, angrep imidlertid de bosniske serberne enklaven Srebrenica den 11 juli 1995⁷³. Få dager senere tok de også Zepa, og FNs planer om etterforsyning av enklavene ved hjelp av helikoptre ble aldri gjennomført.

Dayton-avtalen underskrives og UNPROFOR trekkes tilbake

I kjølvannet av angrepene på Srebrenica og Zepa la USA fram et nytt forslag til fredsplan i Bosnia-Hercegovina. Virksomhet på diplomatisk plan kombinert med maktbruk fra NATO-styrker mot de bosniske serberne var bakgrunnen for fredsforhandlinger som kom til å ende med tilbaketrekning av UNPROFOR-styrken, og slutten på NORAIRs opphold i Bosnia-Hercegovina.

Aktiviteten på det diplomatiske plan hadde på denne tiden, i august 1995, tatt seg opp. Samtidig fortsatte krigshandlingene med høy intensitet. I slutten av måneden utførte NATO-fly omfattende bombeangrep mot bosnisk-serbiske stillinger i Sarajevo-området. De bosniske serberne overholdt likevel ikke FNs krav om å trekke sine tyngre våpen bort fra Sarajevo. NATO-angrepene ble gjenopptatt i stort omfang, og pågikk de første to ukene av september. De bosniske serberne havnet nå på defensiven i flere områder av Bosnia-Hercegovina, og etter ytterlige samtaler på politisk plan inngikk utenriksministrene fra Bosnia, Kroatia og Serbia en avtale om de konstitusjonelle rammebetingelsene for en fredsplan for Bosnia-Hercegovina den 26 september. Krigshandlingene var fortsatt ikke helt over, men den 1 november startet fredsforhandlinger i Dayton, Ohio, der presidentene i Bosnia, Kroatia og Serbia deltok.

⁷² I tillegg til NORAIR, DETALAT og 845 NAS inkluderte BHCs helikopterstyrker nå også britiske Army Lynx fra 664 Sqn. Dessuten to ukrainske Mi-26 «Halo», som var underlagt UNPROFOR i Zagreb, men tidvis opererte for BHC.

⁷³ S. Mønnesland, *Jugoslavia før og etter*, (Oslo 1995) side 380.

Forhandlingene resulterte i den såkalte «Dayton-avtalen», som ble underskrevet 21 november 1995.

Avtalen innebar at en multinasjonal militær styrke i regi av NATO skulle erstatte UNPROFOR. Den nye styrken, kalt Implementation Force (IFOR), inneholdt blant annet styrker fra USA. De avdelingene fra UNPROFOR-styrken som ikke gikk over i IFOR-styrken skulle reise hjem. NORAIR hadde begynt å merke at tilgangen på enkelte personellkategorier, blant annet flygere, var for liten til å fylle alle stillingene. I Tuzla-området skulle det utplasseres en styrke som inkluderte 120 amerikanske militærhelikoptre. NORAIR med sine fire helikoptre ville «drukne»⁷⁴ blant alle de amerikanske helikoptrene.

Norske politiske myndigheter i samråd med Forsvarets ledelse besluttet derfor å trekke NORAIR tilbake fra operasjonsområdet i forbindelse med avslutningen på UNPROFORs operasjoner ved overgang til NATOs IFOR. NORAIR ble erklært ikke operativ, og gikk av beredskap, den 20 desember 1995. Likevel fløy de sitt siste ambulanseoppdrag etter at amerikanerne hadde overtatt ambulanseberedskapen etter NORAIR.

18 januar 1996 forlot helikoptrene «Blue Factory» med kurs for Norge. Turen nordover gjennom Europa gikk problemfritt. Da helikoptrene ankom Norge måtte en maskin stå igjen på Torp med teknisk feil mens de øvrige tre helikoptrene ankom Rygge hovedflystasjon den 26 januar. Helikoptrene ankom samtidig med hovedstyrken, som hadde gjennomført sin hjemreise langs landeveien.

Oppsummering av deployeringsperioden

I løpet av perioden NORAIR var oppsatt i forbindelse med UNPROFOR-operasjonen fløy avdelingen totalt over 4.700 timer. Oppgavene i Bosnia-Hercegovina var preget av transportoppdrag, med frakt av personell, utstyr og post som en naturlig del av NORAIRs hverdag. Transportoppdrag stod totalt for over 50% av all flyvningen NORAIR utførte i deployeringsperioden. Disse oppdragene gikk for det meste på strekningen Tuzla - Kiseljak - Sarajevo - Split. Sarajevo og Split var de viktigste flyplassene FN hadde tilgang til for transport inn til operasjonsområdet Bosnia-Hercegovina. I perioder da situasjonen i Sarajevo-området var spent hendte det at all flytrafikk inn til byen ble innstilt. I disse periodene var det derfor mer flyvning til Split. I tillegg til mye personelltransport var også transport av VIP en

⁷⁴ Samtale med GIL, Gen maj Einar Smedsvig, i Trondheim 27 januar 1997.

hyppig oppgave, og transport av delegasjoner i forbindelse med fredssamtaler. Medisinsk evakuering av syke og sårede sivilpersoner i regi av UNHCR forekom også ofte.

NORAIR hadde til enhver tid ett helikopter med besetning på ambulanseberedskap. Enkelte ganger da situasjonen var særlig spent i operasjonsområdet var beredskapen skjerpet, og NORAIR stilte da med mer enn ett helikopter på ambulanseberedskap. Totalt fløy NORAIR et sted mellom 35 og 40 ambulanseoppdrag. Ambulanseoppdragene var ofte krevende, da de ble utført både i mørke og under dårlige værforhold, og i enkelte tilfeller tett opp mot konfrontasjonslinjene. I flere tilfeller var NORAIRs utrykning en avgjørende faktor for at liv ikke gikk tapt.

Rekognosering og spesialoppdrag stod for en liten del av NORAIRs flyvning, men også slike oppdrag ble utført tilfredsstillende de gangene forespørsler kom om disse typene flyvning. Skoleflyvning og rene egentreningsturer opptok i overkant av 10% av flyvningen. Natt-flyvning stod for majoriteten av denne flyvningen.

Kravet fra FN til NORAIR var 75% operativitet, altså tre av fire helikoptre operative til enhver tid. NORAIR hadde alle fire helikoptrene operative i omtrent 80% av tiden, og i mindre enn 5% av tiden i operasjonsområdet var mindre enn tre helikoptre operative,⁷⁵ et resultat som er meget bra. NORAIR utførte alle ettersyn der nede, og de utviklet også rutinene for gjennomføring av hovedettersyn. Alle ettersyn ble gjort unna i løpet av kortere tid enn for tilsvarende ettersyn hjemme i Norge.

I løpet av perioden i Bosnia-Hercegovina ble NORAIRs helikoptre truffet av prosjektiler fra håndvåpen ved 10 anledninger. De fleste av disse episodene inntraff i løpet av deployeringens åtte første måneder. Ingen av hendelsene medførte personskader eller andre fatale konsekvenser. Ved minst en anledning hindret kevlarbeskyttelsen i cockpit at et besetningsmedlem ble skadet, idet prosjektilet stanset i kevlarplaten rett under maskinistens fot. Håndvåpenild var en stor trussel under hele deployeringsperioden. NORAIRs retningslinjer for å unngå denne trusselen var å fly minimum 1.500 fot Above Ground Level (AGL) enroute på sine oppdrag, med mindre værforhold eller den taktiske situasjon tilsa noe annet. Det ble også skutt etter NORAIRs helikoptre ved flere anledninger der skuddene ikke traff. Dette var en del av den operative risikoen ved å fly i dette operasjonsområdet. NORAIR kom heldig fra det, blant annet på grunn av god lokalkjennskap og gode rutiner for sin

⁷⁵ Samtaler med kapt Stig M Røstad, som har vært tekniker og teknisk leder NORAIR.

flyvning, men ved enkelte anledninger var det også tilfeldigheter som gjorde at de ikke ble truffet.

Et annet problem var at NATO jagerfly belyste FN-helikoptre med sine våpenradarer som trening. Helikoptrenes radarvarslere skjelnet ikke mellom et vennlig jagerfly og våpenradarer på bakken, med den følge at besetningene ikke kunne vite hvem som belyste dem, og måtte handle med unnvikende manøvrer og bruk av chaff og flares. Denne saken ble tatt opp med NATO-hovedkvarteret i Italia gjentatte ganger, og forholdene ble bedre. Informasjonen fra NATOs AWACS om vennlig jagerflyaktivitet bedret seg også utover i operasjonen.

I det ovenstående har jeg forsøkt å gi et dekkende bilde av hvilke oppdragstyper NORAIR utførte i perioden de var i Bosnia-Hercegovina. Primæroppdraget til NORAIR var å yte lufttransportstøtte til BHC, samt bistå med evakuering av syke og sårede. Som vi har sett stod personelltransport for mer enn halvparten av NORAIRs flytid. I tillegg utførte de lufttransporttjeneste med transport av VIP, godstransport og rekognoseringsoppdrag, samt transport av syke og sårede ut av operasjonsområdet. NORAIR opprettholdt sin ambulanseberedskap kontinuerlig i den tiden avdelingen var i operasjonsområdet, og de gjennomførte et betydelig antall ambulanseoppdrag der de rykket ut i forbindelse med ulike ulykker og hendelser. I tillegg til de forventede oppgavetyper utførte NORAIR også andre krevende oppdrag når de ble spurt. Konklusjonen må derfor bli at NORAIR i sin tid i Bosnia-Hercegovina gjennomførte den oppgaven de var sendt for å gjøre.

KONKLUSJON

Jeg har i denne oppgaven sett på hva NORAIR kunne gjøre, hva de skulle gjøre, og eksempler på hva avdelingen faktisk gjorde i UNPROFOR-operasjonen i Bosnia-Hercegovina. Det meste av det de utførte passet godt med avdelingens forutsetninger, men enkelte faktorer kunne vært bedre ivaretatt på forhånd.

Skvadronene trener i fredstid for en krigssituasjon. Slik jeg ser det hadde det vært ønskelig at Luftforsvaret kunne ha investert i relevant nytt utstyr, og iverksatt innfasing av utstyret til operativ bruk, på et så tidlig tidspunkt som mulig etter at utstyret kom på markedet. Helikoptrenes overlevelsessevne i et krigsområde ville ha øket ytterligere dersom besetningene kunne ha trent med utstyr av en slik art som ble anskaffet til NORAIR rett før avreisen til Bosnia-Hercegovina over lengre tid forut for en deployering til et internasjonalt oppdrag. De økonomiske rammene legger begrensninger på driften i fredstid, også innen Luftforsvaret. I de fleste tilfeller er det vanskelig å få en høy nok prioritering for slike innkjøp før det finnes en konkret grunn for det, eksempelvis oppsetting av NORAIR til en internasjonal operasjon. Dersom slikt utstyr kun kan skaffes i et begrenset antall, eller det eksisterer muligheter for kurs eller praksis som gir spesiell kompetanse, bør det personellet som har underskrevet FN-beredskapskontrakt prioriteres først, ettersom de sannsynligvis vil være de som får bruk for slikt utstyr og slik kunnskap først.

Ut fra situasjonen slik den var ved 339 og 720 skvadron høsten 1993, er mitt inntrykk at besetningene som skulle bemanne NORAIRs helikoptre hadde et godt fundament for å løse de oppgaver de forventet å møte i Bosnia-Hercegovina. Fundamentet var lagt gjennom en god utdanning og kontinuerlig trening, som etter min vurdering er realistisk med tanke på anvendelse i et krigsscenario. I tillegg kommer bred erfaring fra operasjoner i norske forhold, som jeg anser har klare likhetstrekk med de i Bosnia-Hercegovina, men likevel er vanskeligere og krever mer av mannskapet. Den største forskjellen ville bli at i fredstids-Norge kan helikoptrene operere med alle mulige ytre faktorer, uten at de blir skutt på med skarpt.

Jeg har i oppgaven beskrevet hvorfor NORAIR ble sendt ut, og hvem som var involvert i avgjørelsesprosessen om å aktivere NORAIR for dette oppdraget.

NORAIR skulle som del av UNPROFOR-styrken gi direkte støtte til BHC, samt ha stående ambulanseredskap for FN-styrkene i sitt område. Dette innebar stort sett kjente

oppgavetyper fra skvadronenes aktivitet i Norge. Forutsetningen for å sende helikoptre og mannskap til Bosnia-Hercegovina var imidlertid at nødvendig utstyr ble installert før avreise.

Det nye utstyret viste seg absolutt nødvendig. GPS viste seg å være uunnværlig. Dette fordi det eksisterte relativt dårlig kartmateriale over operasjonsområdet, de bakkebaserte navigasjonshjelpemidlene var ikke operative, samt at værforholdene var av en art som medførte mye instrumentflyvning. NVG-utstyret utvidet grensene for nattoperasjoner betydelig. Konvensjonell nattflyvning med navigasjon etter kart ville vært svært risikofyllt, og ble betraktet som utenkelig. Pansringen var effektiv, og kevlarmattene hindret definitivt ved en anledning at et prosjektil fra håndvåpen traff et besetningsmedlem. Chaff og flares ble flittig brukt. Alt det tilførte utstyr var sammen med besetningenes generelle bakgrunn og kunnskaper med på redusere risikoen for NORAIRs helikoptre til et akseptabelt nivå.

Det nye utstyret kunne imidlertid ha vært tilført på et tidligere tidspunkt, dersom dette hadde blitt prioritert høyt nok. Da signalene om et mulig oppdrag i Bosnia-Hercegovina kom, burde forberedelsene ha startet med en gang. Slik saken utviklet seg, ble det meget lite trening med det nye utstyret før avreise. Etersom NORAIR stod på beredskap for et eventuelt FN-opppdrag burde de besetningene som var aktuelle for å reise vært gitt ekstra trening og kursing i forhold til de standard treningsprogrammer som eksisterte, før oppdraget i det hele tatt dukket opp.

Mandat og hovedoppgaver for NORAIR var i tråd med hva de aktuelle skvadronene utfører hjemme i Norge. Med nødvendig nytt utstyr var NORAIR godt forberedt, og det ble antatt at NORAIR kom til å utføre sin oppgave tilfredsstillende.

Oppdragstypene NORAIR utførte i Bosnia-Hercegovina varierte innenfor et bredt spekter. I henhold til primæroppdraget hadde avdelingen til enhver tid ett helikopter på beredskap, og NORAIR rykket ved flere anledninger ut og var med på å berge liv. Det meste av flyvningen var rutinepregede transportoppdrag med passasjerer og gods. I tillegg utførte NORAIR også VIP- samt rekognoseringsflyvning. Avdelingen var dessuten i stand til å gjennomføre krevende spesialoppdrag når de ble forespurt. Det ble lagt merke til at det fra NORAIRs side ble sagt ja til å utføre oppdrag i flere tilfeller der de andre FN-helikopteravdelingene nøykte, eller takket nei. NORAIR utførte alle pålagte oppdrag, og gjennomførte den oppgaven de var sendt for å gjøre. Fra Forsvarsdepartementet og Luftforsvarets side er deployeringen blitt bedømt som en vellykket operasjon.

NORAIR hadde et godt miljø, og forholdene muliggjorde stor grad av individuell oppfølging. Nytt personell ble sjekket ut i løpet av kort tid, og erfaringsoverføringen til de nye besetningsmedlemmene var tilfredsstillende.

Den omtalte operasjonen til Maglaj, og kommunikasjonsgangen mellom sjef NORAIR og hans politiske og militære overordnede i Norge, er et passende utgangspunkt for å berøre et område som utvilsomt var viktig i UNPROFOR-operasjonen, og også kommer til å være viktig i forbindelse med fremtidige internasjonale operasjoner, nemlig kommando og kontroll.

Når et land deltar med styrker i en internasjonal operasjon, vil det være involvert både politiske og militære interesser. Den involverte enheten som deltar er i utlandet, fysisk atskilt fra de i Norge. Hjemme sitter de nasjonale politiske og militære myndigheter. I tillegg kommer ledelsen for selve operasjonen (for enkelthets skyld velger jeg her å benytte navnet FN), som i de aller fleste tilfeller vil bestå av representanter fra flere nasjoner. På et eller annet nivå vil den overordnede ledelse være avgitt til sjefen for FN-operasjonen. I tilfellet NORAIR hadde sjef BHC operativ kontroll over NORAIR. Det innebar at han kunne gi NORAIR de oppdrag han ønsket innenfor deres mandat, og i tillegg hadde han myndighet til å deployere dem innenfor operasjonsområdet. I Bosnia-Hercegovina var det imidlertid også et element av nasjonal kontroll inne i bildet, ettersom sjef NORAIR i hvert enkelt tilfelle kunne avgjøre om et tildelt oppdrag skulle flys eller ikke. I praksis ble likevel alle pålagte oppdrag utført.

Under en FN-operasjon må det være kommunikasjon mellom avdelingens sjef og myndighetene hjemme. Dersom operativ kontroll er avgitt må ikke kommunikasjonen hjem dreie seg om detaljstyring av de daglige operasjoner, da det går ut over FN-sjefens ansvarsområde. FN-sjefen må ha handlefrihet innenfor sitt myndighetsområde.

Sjefen for avdelingen som deltar må også være gitt visse fullmakter. Det må være planlagt på forhånd hvor grensene går, og hvilke rutiner som gjelder. Innenfor de fastlagte rammer må det også være tillit blant politiske og militære myndigheter hjemme at den lokale sjef er i stand til å ta de riktige avgjørelsene. Det må ikke være slik at han må ringe hjem før alle avgjørelser blir tatt, i hvert fall ikke så lenge han er under operativ kontroll av en FN-sjef. Da vil situasjonen bli uholdbar, både for avdelingens sjef og for FN-sjefen.

I spesielle saker og ved oppdukkende mål vil det være nødvendig med konsultasjon hjem. For at de hjemme skal kunne bli informert om slike situasjoner, må avdelingene fra første dag i operasjonen være utstyrt med et gradert sambandsmiddel. Hvis ikke vil den lokale

sjef fort kunne havne i et dilemma, der den informasjon han ønsker å meddele til de hjemme må vurderes opp mot sikkerheten til de som deltar i operasjonen.

Dette er i tråd med hva Luftforsvarets ledelse mener. Avdelinger kan bli avgitt til eksempelvis FN for et oppdrag, og da i henhold til et mandat. Operativ kontroll blir da også gjerne avgitt til FN. I disse tilfellene vil det være utidig av Luftforsvarets ledelse hjemme i Norge å blande seg inn i den detaljerte styringen av avdelingen. I tilfellet NORAIR adopterte GIL «Bratteli-doktrinen». Det ble forutsatt at FN-sjefen kjente NORAIRs mandat. Når FN-sjefen sa at et pålagt oppdrag var innenfor deres mandat, stolte de norske militære myndighetene på det.

Avdelingens sjef vil også få sine fullmakter. Han vil få full støtte hjemmefra, for det vil være umulig for den militære ledelsen i Norge å ta avgjørelser om daglige operasjoner på avstand.⁷⁶

Det vil uansett være svært viktig å sørge for at avdelingssjefen i de daglige operasjoner kun får ordrer fra ett hold, og kun har en sjef å forholde seg til. For NORAIRs del var rutinene ryddige mellom Tuzla og myndighetene i Oslo, og NORAIRs sjef visste hvilke fullmakter han hadde. Ut fra dette kunne han forholde seg til sjef BHC i den daglige driften. Men i det første halvåret var ikke kommunikasjonsmidlene hjem tilfredsstillende, noe som skapte visse problemer, særlig under den tidligere omtalte Maglaj-operasjonen. Dersom både FN-sjefen, og de politiske og nasjonale myndigheter, ønsker å styre den daglige driften, vil situasjonen bli umulig for avdelingens sjef, og avdelingens operasjoner vil helt klart bli skadelidende. Derfor må grensene avklares på forhånd, og det må være ryddige rutiner og tilfredsstillende kommunikasjonslinjer mellom de ute og de hjemme. Da er grunnlaget kommandomessig lagt for at avdelingen ute skal gjøre en så god innsats som mulig.

På et område har Luftforsvaret fortsatt mye å lære, og det gjelder oppfølging av en operasjon i ettertid. I det amerikanske flyvåpenet blir samtlige generaler, og i tillegg alle offiserer som har deltatt i strid, intervjuet når de slutter i tjenesten.⁷⁷ Dette gir en unik mulighet til å samle og ta vare på erfaringer for senere bruk. I det norske Luftforsvaret finnes ikke noe tilsvarende, og etter et FN-oppdrag som det NORAIR utførte i Bosnia-Hercegovina har det ikke vært noen systematisk innsamling av erfaringer for å bevare disse til en senere anledning. Det er utarbeidet en intern rapport om engasjementet i Bosnia fra NORAIRs side, men bortsett fra den er personellet sine erfaringer ikke samlet på noen måte. Dette burde vært

⁷⁶ Samtale med GIL, Gen maj Einar Smedsvig, i Trondheim 27 januar 1997.

⁷⁷ Høgskolelektor Nils Naastad, LKSK.

gjort, for å ha som hjelpemiddel neste gang en norsk avdeling skal ut i et internasjonalt oppdrag.

Ut fra det jeg har beskrevet i denne oppgaven vil jeg påstå at de norske helikopteravdelingene som var grunnlaget for NORAIR var godt egnet for deltakelse i en internasjonal operasjon. Forutsetningene var stort sett gode, og selv om enkelte tilpasninger måtte gjøres utførte NORAIR sine oppdrag på en måte som ikke stod tilbake for noen av de andre tilstedeværende FN-helikopteravdelingene i operasjonen.

KILDER OG LITTERATUR

Artikler

- Erik Windmar *FN som aktør i f.d. Jugoslaviens*, artikkel i boken *KRIG mot FRED i före detta Jugoslaviens*, Carlsson Bokförlag, Stockholm, 1994.

Bøker

- Tom Arheim m. fl. *Fra Spitfire til F-16, Luftforsvaret 50 år 1944-1994*, Sem & Stenersen A/S, Oslo, 1994.
- Ola K Christensen og Dag Leraand *Med FN i fredens tjeneste*, Gazette, Oslo, 1995.
- Geir Lundestad *Øst, vest, nord, sør*, 3. utgave, Universitetsforlaget, Oslo, 1996.
- Svein Mønnesland *Jugoslavia før og etter*, 3. utgave, Sypress forlag, Oslo, 1995.
- Edgar O'Ballance *Civil War in Bosnia, 1992-94*, St. Martin's Press, New York, 1995.
- David Owen *Balkan Odyssey*, Victor Gollancz, London, 1995.
- Øyvind Østerud *Brennpunkt Bosnia, Vesten og den tredje balkanske krig*, Gyldendal Norsk Forlag A/S, Oslo, 1995.

Hovedoppgaver / prosjektoppgaver

Skrevet ved Luftkrigsskolen:

- Kadett Arvid Josefsen *Norsk FN-engasjement i Kongo*, Trondheim, 1996.

Skrevet ved Høgskolen i Oslo/Statskonsult:

- Dagfinn Ådnes m. fl. *Conflict Solving in Former Yugoslavia*, Oslo, 1996.

Stortingsdokumenter

- St prp nr 61 (1963-64) *Norske beredskapsstyrker til disposisjon for De Forente Nasjoner*.

- Innst S nr 248 (1963-64) Innstilling fra militærkomitéen om norske beredskapsstyrker til disposisjon for De Forente Nasjoner.
- St meld nr 14 (1992-93) Beredskap for fred - Om Norges framtidige militære FN-engasjement og FNs rolle som konfliktløser.
- Innst S nr 135 (1992-93) Innstilling fra forsvarskomiteen om Norges framtidige militære FN-engasjement og FNs rolle som konfliktløser.
- Forhandlinger i Stortinget nr 227, 27 april 1993 - Norges framtidige militære FN-engasjement og FNs rolle som konfliktløser.
- St prp nr 95 (1992-93) Om midlertidig utvidelse av totalrammen for deltakelse i FNs fredsbevarende operasjoner samt endringer i bevilgningen under forsvarsbudsjettet for 1993 i forbindelse med norsk deltakelse i FNs styrke (UNPROFOR) for beskyttelse av sikre områder i Bosnia-Hercegovina.
- Innst S nr 247 (1992-93) Innstilling fra forsvarskomiteen om midlertidig utvidelse av totalrammen for deltakelse i FNs fredsbevarende operasjoner samt endringer i bevilgningen under forsvarsbudsjettet for 1993 i forbindelse med norsk deltakelse i FNs styrke (UNPROFOR) for beskyttelse av sikre områder i Bosnia-Hercegovina.
- St meld nr 46 (1993-94) Bruk av norske styrker i utlandet.
- Innst S nr 23 (1994-95) Innstilling fra forsvarskomiteen om bruk av norske styrker i utlandet.
- St prp nr 1 (1993-94) Forsvarsdepartementet.
- St prp nr 1 (1995-96) Forsvarsdepartementet.

Skriv / notater / rapporter

- James Gow *Yugoslav Endgames, Civil Strife and Inter-state Conflict*,
Brassey's for The Centre for Defence Studies, London, 1991.
- Maj Göran Karlsson og
Capt Tom Botngård *GO 12 UNPROFOR*, UN Military Observer Course,
UN Training Centre Niinisalo, Finland, 1995.
- Maria Nystedt *UNPROFOR I FD JUGOSLAVIEN - De första två åren*,
GEMS 12, Försvarets Forskningsanstalt, Stockholm, 1994.
- Per Erik Solli *UN and NATO air power in the former Yugoslavia*,
NUPI Report Nr. 209 October 1996,
Norsk Utenrikspolitisk Institutt, Oslo, 1996.

- U.S. Department of State *The Dayton Peace Agreement*, av desember 1995.
- NATO *Peacekeeping: Lessons learned. Finnish National Paper*, av september 1996.
- NATO *Peacekeeping: Lessons learned*, av oktober 1996.
- FN *UNPROFOR Lessons learned*, av mars 1996.
- Rygge hovedflystasjon *Rapport fra NORAIRs engasjement i Bosnia*, av juli 1996.
- NORAIR *NORAIR - Sluttrapport med betraktninger*, av mars 1996.
- Rygge hovedflystasjon *Utkast til direktiv for drift av NORAIR*, av august 1996.
- NORAIR *Månedlig operativ statusrapport fra NORAIR, BHC, UNPROFOR*, april 1994 - august 1995.
- NORAIR *Daglig sitrap NORAIR*, et utvalg fra tidsrommet april 1994 - august 1995.
- Direktiver**
- NATO ATP-33 (B) *NATO Tactical Air Doctrine*, av november 1986.
- UNPROFOR *UNPROFOR SOP 204 - UNPROFOR directive for the conduct of helicopter operations within the UNPROFOR area of responsibility*, av 13 september 1995.
- Forsvarets overkommando *Forsvarssjefens Operative Direktiv for Norske Taktiske Transporthelikoptre*, FSJ Dir 80-17-4C, av 12 februar 1996.
- Forsvarets overkommando *Bestemmelser for norsk FN-tjeneste 00-2; Grunnleggende bestemmelser. Forsvarssjefens direktiv for FN-tjenesten*, av 18 mars 1994.
- Forsvarets overkommando *Bestemmelse for Luftforsvaret 45-2, Organisasjon, generelt, - Luftforsvarets FN-styrker. Etablering av et stabs- og observatørkorps samt en lufttransportskvadron*, av 1 oktober 1991.
- Forsvarets overkommando *Bestemmelse for Luftforsvaret 55-2, Organisasjon, stasjoner, skoler og avdelinger - Bell 412 helikopteravdelinger*, av 13 august 1996.
- Lufttjenesteinspektoratet *Håndbok for Luftforsvaret 65-11, Flygetrening - Treningsprogram for 412 SP skvadronene*, av 1 januar 1993.

Forsvarskommando
Nord-Norge

Øverstkommanderende i Sør-Norge og Øverstkommanderende i Nord-Norges operative krav til og konsept for bruk av norske helikopter, B429/96/FKN/PLANSTAB/HDL/HDL/201
av 17 januar 1996.

Forsvarskommando
Nord-Norge

Kommandøren for Luftstridskreftene i Nord-Norges direktiv for helikoptertjenesten i fred,
2762/95/FKN/LUFTOPS/CFS/CFS/319.21.8PL
av 10 april 1996.

Muntlige kilder

Gen maj Einar Smedsvig,
Avd dir Fridthjof Sjøgaard,
Gen maj Trond Moltzau,
Oblt Tom Johansen,

Generalinspektør for Luftforsvaret i hele perioden.
ansatt i Forsvarsdepartementet i hele perioden.
sjef Sentralstaben i FO fra 1 nov 94 og ut perioden.
sjef NORAIR sep 93 - apr 94, sjef Tuzla Air Base samt norsk kontingentsjef (NORCONTICO) apr 94 - nov 94, sjef Operasjonsgruppen Rygge hovedflystasjon nov 94 og ut perioden.

Maj Per Erik Solli,

Air Ops Staff Officer mai 93 - jul 93, CAS Staff Officer aug 93 - okt 93, sjef CAS Staff okt 93 - mar 94, NK Air Plans Staff mar 94 - mai 94; alle stillinger i UNPROFOR HQ i Zagreb, tilknyttet MCCC.

Maj Knut Erik Oulie,
Maj Erik E Dokken,

NK NORAIR sep 93 - mar 94.
Air Ops Staff Officer / Liaison Officer NORAIR i BHC HQ okt 93 - apr 94, sjef NORAIR nov 94 - apr 95.

Maj Bjørn Inge Tolleshaug,
Kapt Lars Augensen,

nåværende sjef 339 skvadron.
flyger og i perioder sjef Operativ avdeling NORAIR, i til sammen vel 16 måneder i perioden sep 93 - jan 96.

Kapt Stig M Røstad,

tekniker NORAIR okt 93 - mar 94, teknisk leder NORAIR mar 94 - apr 95.

Lt Arvid Josefsen,
Lt Jonny M Val,

flyger NORAIR sep 93 - jul 94.
operasjonsoffiser NORAIR okt 93 - okt 94, Air Ops Staff Officer / Liaison Officer NORAIR i Rapid Reaction Force Operational Staff, TAOCC, sep 95 - jan 96.

Lt Jorunn Solstad,

administrasjonsoffiser / FN-forvaltningsoffiser 720 skvadron sep 93 - mar 94, administrasjonsoffiser NORAIR mar 94 - sep 94, FN-forvaltningsoffiser 720 skvadron ut perioden.

Lt Erland Loso,

operasjonsoffiser NORAIR sep 94 - jan 96.

VEDLEGG

- VEDLEGG A: Flytidsoversikt for NORAIR 1993-96.
VEDLEGG B: Organisasjonskart over BHC.

Flytidsoversikt for NORAIR 1993-96:

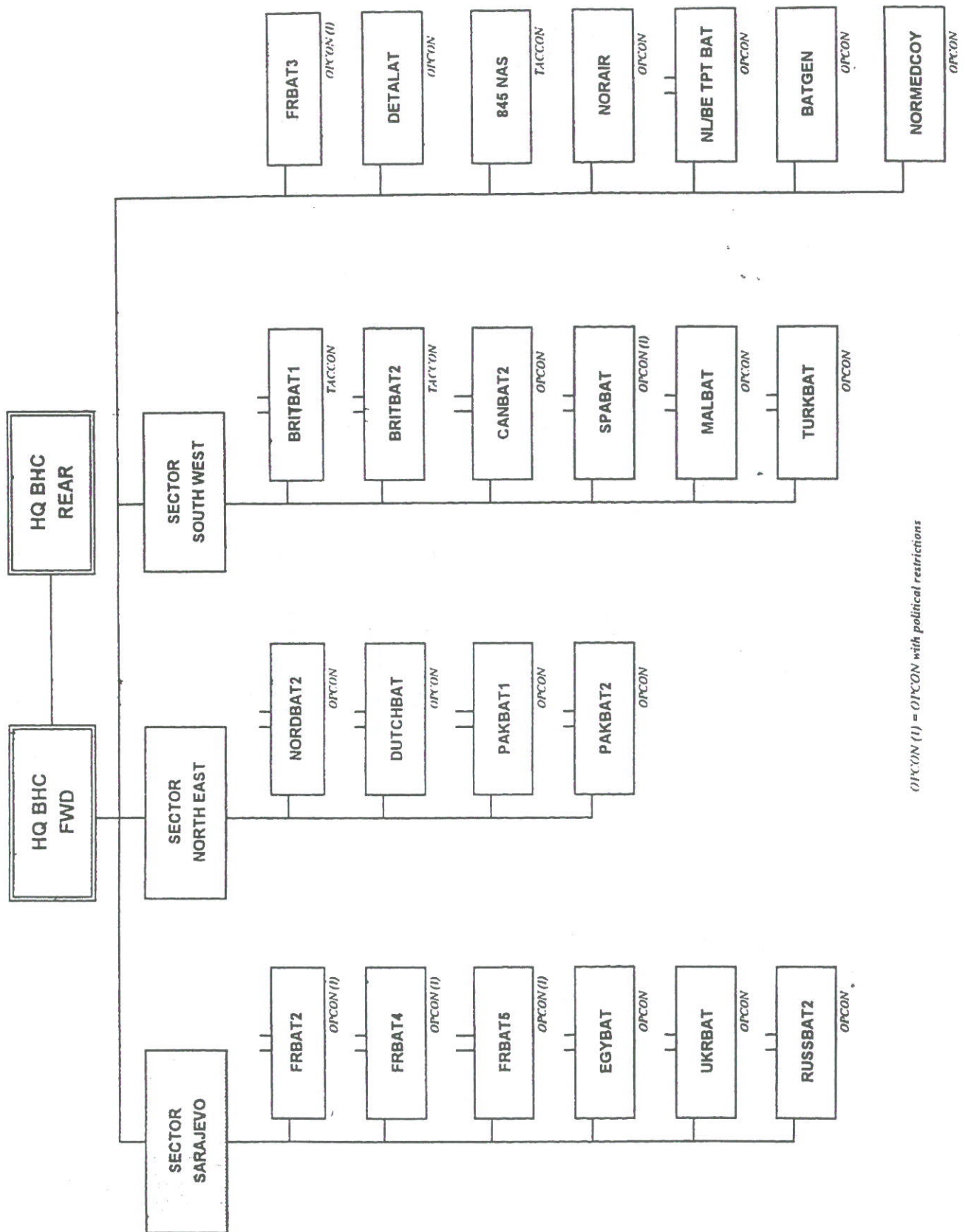
	PERSONELL / GODS "SUPPORT"	VIP	RECCE	MEDEVAC / CASEVAC	ANDRE FN	SUM FN	NATO	SKOLE / TRENING	DIV TEKN	SUM:
1993	timer: 207,2 63 %	11,6 4 %	- -	11,9 4 %	- -	230,7 71 %	- -	88,7 27 %	7,8 2 %	327,2 100 %
1994	timer: 1109,6 51 %	360,8 17 %	56,2 3 %	236,2 11 %	22,1 1 %	1784,9 82 %	- -	261,1 12 %	121,4 6 %	2167,4 100 %
1995*	timer: 812,5 66 %	154,1 13 %	7,4 1 %	114,2 9 %	0,8 0 %	1911,7 89 %	2,7 0 %	149,4 7 %	88,3 4 %	2152,1 100 %
1996	timer: 92,2 91 %	- -	- -	3,9 4 %	- -	96,1 95 %	- -	0,9 1 %	3,9 4 %	100,9 100 %
SUM	timer: 2221,5 68 %	526,5 9 %	63,6 1 %	366,2 7 %	22,9 0 %	4023,4 85 %	2,7 0 %	500,1 11 %	221,4 5 %	4747,6 100 %

Tallene inkluderer all flytid fra og med avreise 4 okt 93 til siste maskin landet på Rygge hovedflystasjon 31 jan 96.

* Tallene for 1995 mangler flytimene fra og med mai til og med september i rubrikkene med fordeling på de ulike oppdragstyper for FN. Flyvingen i disse månedene skal imidlertid ikke ha avveket i forhold til resten av deployeringsperioden. Det totale timetall og prosentvis fordeling er derfor tatt med på bakgrunn av de tall jeg har hatt tilgjengelig, for å gi et helhetsbilde.

De ufullstendige tallene er for øvrig skrevet i kursiv.

Organisasjonskart over BHC, pr august 1994:



OPCON (1) = OPCON with political restrictions

LIBANON



UNOGIL



UNIFIL

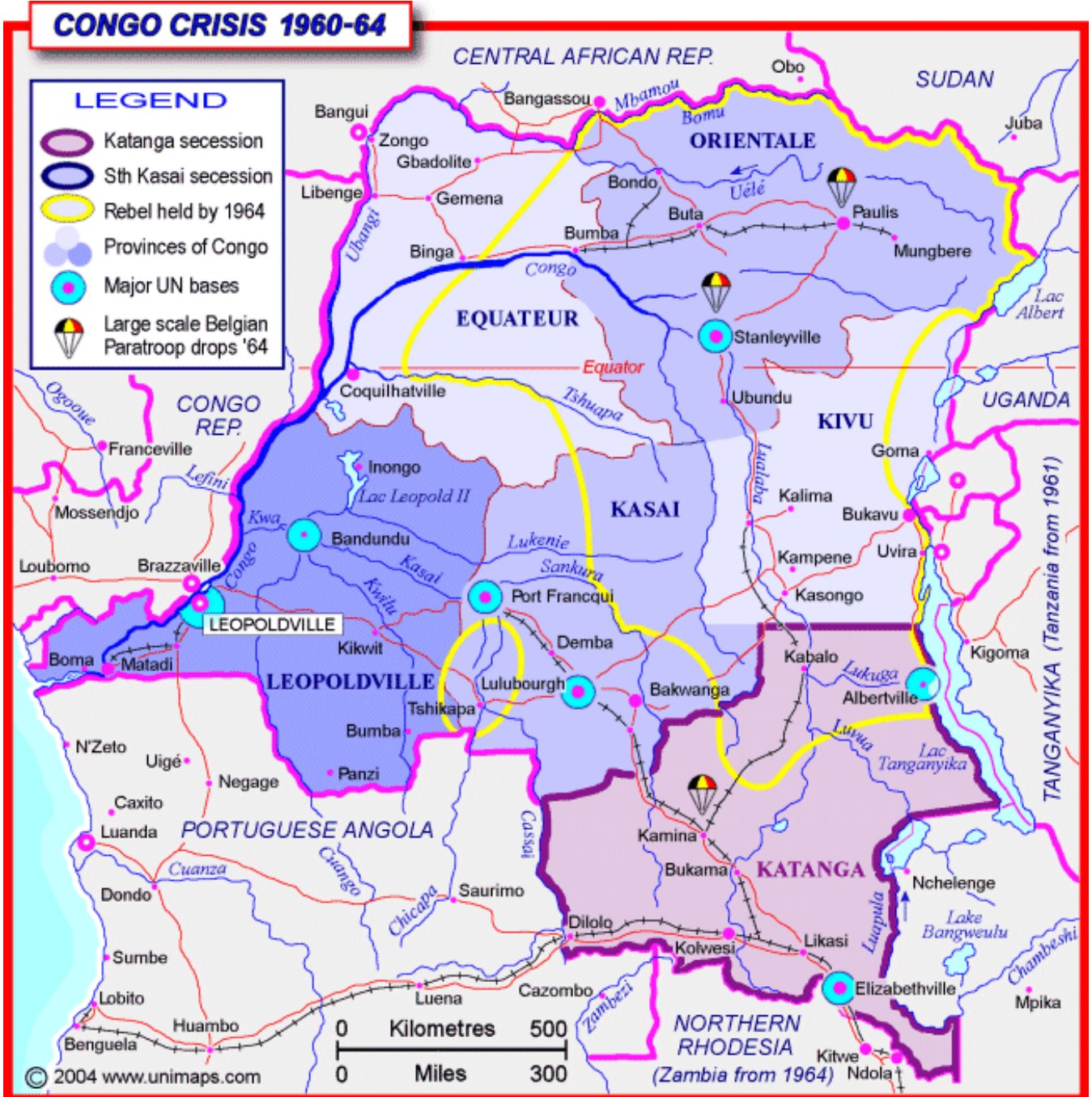


KONGO



ONUC

CONGO CRISIS 1960-64



BOSNIA



UNPROFOR



KOSOVO



KFOR



Tidligere utgivelser i skriftserien

- Volum 1: Øistein Espenes og Nils E. Naastad: Luftforsvaret – et flerbruksverktøy for den kalde krigen?
- Volum 2: Gunnar Fermann: Aspekter ved konflikt og konflikthåndtering i Kosovo
- Volum 3: Lars Fredrik Moe Øksendal (red.): Nytt NATO – nytt Luftforsvar? GILs Luftmaktseminar 2000
- Volum 4: Ljubisa Rajic: Luftkampen sett og vurdert fra Beograd
- Volum 5: John Andreas Olsen (red.): Luftforsvaret i fremtiden: Nisjeverktøy for NATO, eller multiverktøy for Norge? GILs Luftmaktseminar 2001
- Volum 6: Ole Jørgen Maaø: Litteraturen om norsk luftfart før 2. verdenskrig. En oversikt og bibliografi
- Volum 7: Albert Jensen et al.: A Critique of the Norwegian Air Power Doctrine
- Volum 8: Karl Erik Haug (red.): Luftmakt, Luftforsvarets og assymetriens utfordringer. GILs Luftmaktseminar 2002
- Volum 9: Morten Karlsen, Nils E. Naastad og Ole Jørgen Maaø: Krigen mot Irak – noen perspektiver på bruken av luftmakt
- Volum 10: Karl Selanger (red.): Luftmakt 2020. Fremtidige konflikter og utfordringer. GILs Luftmaktseminar 2003
- Volum 11: Ole Jørgen Maaø (red.): Luftforsvaret og transformasjon. Dagens valg – morgendagens tvangstrøye? GILs Luftmaktseminar 2004
- Volum 12: Bjørn Magne Smedsrud (red.): Luftforsvaret i krig. Erfaringer og betraktninger. GILs Lederskapsseminar 2003
- Volum 13: Steinar Larsen: Strategisk overraskelse sett i lys av Weserübung, Pearl Harbor og Oktoberkrigen
- Volum 14: Ståle Schirmer-Mikalsen (red.): Luftforsvaret i Kongo 1960-1964