

Villy Schjøtt
Birkemosevej 30
3550 Slangerup
E-mail: schjoett@webspeed.dk

7. oktober 2011

Folketingets Forsvarsudvalg.

Mulig skandale i forbindelse med materielinvestering.

Hvis forsvaret på ny foretager en uhensigtsmæssig materielinvestering, mener jeg ikke, at det politiske system fortsat kan bevare den overordnede tillid til forsvaret.

Skibsbaseret helikopter.

1. Valg af helikoptertype - er det en ugenomsigtig procedure?

1.1. Procedure.

Indledningsvis kan man betvivle, at Folketingets Forsvarsudvalg er bevidst om den procedure, som forsvaret tilsyneladende er i gang med at anvende i forbindelse med typevalg af ny skibsbaseret helikopter. Denne nye helikoptertype skal fremover anvendes på de eksisterende helikopterværende enheder: inspektionsskibe, fleksible støtteskibe og fregatter sammen med inspektionsfartøjer med operative anvendelsesmuligheder i det arktiske område, i alt 11 helikopterplatforme (9 med hangarer).

Som proceduren fremtræder har forsvaret i stedet for at opstille krav (operative og økonomiske) til helikopteren og efterfølgende konstateret fabrikkernes evne til opfyldelse - så har man populært sagt "spurgte fabrikanterne hvad de synes, Danmark skal have". Prioriteringen bliver tilsyneladende styret af forsvarets økonomi, og derfor ændres kriterier for udvælgelse og opgaveløsning i en løbende proces. Et af de oprindelige kriterier var, at det skal være en "hyldevare", men da det ikke passede så godt på visse kandidater blev det omformuleret til "en helikopter, der allerede er i produktion eller som minimum er på vej i produktion" - altså ikke en hyldevare.

Disse justeringer har tilsyneladende som det vigtigste formål at foretage et materielindkøb så billigt og ukompliceret som muligt - idet også forsvaret har EH101 skandalen i klar erindring - og jeg opfatter det som om, at forsvaret har opgivet krav i forhold til de operative parametre og en berettiget forventning til en moderne helikopter, der naturligvis skal kunne levere en fremtidssikret teknisk løsning.

1.2. Er proceduren gennemsigtig?

Valg af helikoptertyper (kandidater) i forbindelse med anskaffelse af skibsbaserede helikoptere har været flere år om officielt på et tidligere tidspunkt at udkrystallisere sig til et antal på 5. Det fremstår på ingen måde beskrevet over for offentligheden, hvorfor andre kandidater - med de relevante og indledningsvis ønskede specifikationer - ikke længere er inde i overvejelserne. Det fremgår heller ikke hvilke overvejelser, der har været foretaget for at finde frem til netop disse 5 kandidater, specielt intet om de kapaciteter, der må forventes af et større materielindkøb med henblik på fremtidens mulige opgaver. Det mest oplagte vil naturligvis være, at andre helikoptere ikke kan opfylde de operationelle krav - hvilket ikke forekommer at være tilfældet - men økonomi kan således også spille en rolle, der overskygger de operationelle aspekter.

Det kan måske i denne forbindelse være tilfældet, at økonomien spiller en helt overordnet rolle, idet forsvaret helt klart har "hede" ønsker om at anskaffe verdens suverænt dyreste jagerfly, F-35 - og det vil i givet fald blive dyrt, virkelig dyrt!
Der forekommer at være ganske mange uafklarede elementer, der ikke forekommer fagligt begrundede, og det gør proceduren meget ugenomsigtig.

1.3. Valgmuligheder.

Valgmulighederne er i slutningen af marts 2011 kommet ind i den måske sidste og dermed udslagsgivende fase, men hvor der nu på uforklarlig vis er kommet yderligere 1 kandidat i spil udover 2 af de 5 oprindelige kandidater, således at der nu ifølge Forsvarets Materieltjeneste er 3 kandidater:

- EUROCOPTER - AS565 MB (Panther). Operativ i bl.a. den franske flåde.
- AgustaWestland - AW159 (Lynx Wildcat). På vej i produktion til Royal Army/Navy.
- US Navy - MH-60R (Seahawk). Operativ i US Navy.

2. Kandidaterne.

2.1. AS565 MB (Panther).

Der er ikke kommet nogen form for forklaring (hverken operativ eller økonomisk) på, at netop denne helikopter med en maksimumvægt på 1 ton mindre end Lynx, skulle være en seriøs kandidat. Den er udviklet i 1982 og er solgt til flere lande i overvejende forskellige civile udgaver, men den er ved at være fremme "ved sidste salgsdato", for der er en eller flere afløsere i denne størrelse på vej i testfase.

Den kan ikke operere under arktiske forhold på grund af manglende anti-icing, og den er generelt mindre og mindre kapabel på alle måder end Lynx. Panther forekommer ikke at kunne løse de basale opgaver, der er blevet stillet til en fremtidig skibsbaseret helikopter. Panther er muligvis kun med i feltet af kandidater for at kunne "legitimere" valg af en af de andre kandidater.

2.2. AW159 (Lynx Wildcat).

Wildcat forekommer at være en "facelifted" udgave af Lynx, der netop har haft 40 års fødselsdag (i Danmark i 31 år). Diverse oplysninger tyder på, at en lang række dele er identiske med Lynx, herunder fx analoge systemer til autopilot og dermed også "styresystem" til flyvekontrollen. Fremtidssikringen må i den forbindelse siges at være aldeles borte, og så vil fremtidige opdateringer/opgraderinger/renoveringer af helikopteren med dens elektroniske systemer være forbundet med endog meget store omkostninger. Det er muligt, at det er en ny helikopter, men den er kun bestilt i et antal på 28 stk. til Royal Navy, og udviklingsomkostningerne vil således skulle deles med andre kunder, for den er endnu ikke færdigudviklet og således ikke en hyldevare.

Det er i øvrigt særdeles bemærkelsesværdigt, at der ikke er andre NATO-lande med Lynx, der har planer om anskaffelse af AW159!

Wildcat må desuden siges at være et betænkeligt køb med hensyn til leverance til tiden, opfyldelse af krav og specifikationer samt til reservedele, for den er jo i ganske og alvorlig grad belastet af at være fremstillet af AgustaWestland, der jo specielt ikke er kendt for at kunne levere i hverken kvalitet eller tid, senest med hensyn til EH101, der har været et skrækeksempel.

Det samme gælder for leverance af diverse reservedele til Lynx - der af samme årsag ikke har kunnet levere det ønskede antal flyvetimer i mange år - og så oven i købet har haft betydelige problemer med revner i halen og senest et havari med baggrund i drivaksel i halen - et problem der i øvrigt blev konstateret med EH101 for nogle år siden.

AgustaWestland er desuden et skrækeksempel med hensyn til det lovede modkøb!

2.3. MH-60R (Seahawk).

Udviklingen af denne helikopter startede senere end Lynx for omkring 30 år siden, og den er specifikt udviklet til brug for ubådsjagt fra fregatter i US Navy.

Den købes via US Navy, og det betyder adoption af amerikanske normer for vedligeholdelse med en større mængde teknisk personale med hver sin specialistuddannelse - et forhold der betyder begrænsninger i forhold til "normale, danske vedligeholdelsesmetoder" (Lynx udsendes med 2 teknikere). Der forekommer ikke at være det tilstrækkelige antal specialiserede teknikere til rådighed, og der er desuden ikke fysisk plads til ekstra teknikere på søværnets skibe (indkvartering) - heller ikke de nyeste; fleksible støtteskibe og fregatter.

MH-60R er ikke udstyret med harpun til fastholdelse på skibsdækket, og den er heller ikke udstyret med flotation gear som ekstra sikkerhed i forbindelse med nødlanding på vand. Hvis noget sådant skal installeres, vil det naturligvis betyde flere modifikationer af "hyldevaren", og Danmark vil som kunde skulle betale for dette, herunder udvikling og dokumentation.

Det er i øvrigt bemærkelsesværdigt, at denne helikopter vejer omkring 5 ton mere end Lynx for nogenlunde tilsvarende præstationer, men det skal naturligvis ses i lyset af det noget aldrende grunddesign af skrog, rotor og motorer - selv om der er ny elektronisk indmad.

Størrelsen betyder også, at hangarerne skal modificeres på inspektionsskibene.

3. Uegnede kandidater.

Med baggrund i ovenstående gennemgang af kandidater, som forsvaret ser det i øjeblikket, finder jeg udvælgelsen af kandidater yderst betænkelig. Det er min opfattelse, at ingen af kandidaterne er egnede - og slet ikke set i lyset af, at en ganske stor materielinvestering (den største i denne forligsperiode) skal have en væsentlig grad af fremtidssikring i sig, herunder ikke mindst være i stand til kunne opgraderes og modificeres i takt med kommende opgaver i helikopterens levetid.

Det forekommer desuden utilfredsstillende, at forsvaret efter en så lang undersøgelsesperiode er endt med netop disse tre kandidater, hvor en lang række faktorer for hver af kandidaterne burde have resulteret i fravalg.

Hvad der har dikteret forsvarets valg forekommer således ganske uklart, med mindre der foreligger andre underliggende faktorer, som offentligheden (og måske Folketingets Forsvarsudvalg) ikke er bekendt med.

Det må forventes, at forsvaret kommer med anmodning om godkendelse af køb af nye skibsbaserede helikoptere med baggrund i faglige og operationelle krav, og ikke i form af en slags politisering hvor økonomien gerne skulle kunne "bære" anskaffelse af F-35 som afløser for F-16.

4. Politiske krav til forsvaret.

Jeg går ud fra, at Folketingets Forsvarsudvalg i forbindelse med vedtagelse af det indeværende forsvarsforlig har gjort forsvaret opmærksom på de opgaver, som de fremtidige skibsbaserede helikoptere skal kunne løse.

Det fremgår i nogen grad af selve forligsteksten, men spørgsmålet er imidlertid, om de politiske forudsætninger for forsvarsforliget er reflekteret i forbindelse med forsvarets offentliggørelse af de tre kandidater og deres forskellige operative kapaciteter og mangel på samme. Det er efter min opfattelse ikke tilfældet!

5. Mulig ny skandale i forbindelse med materielindkøb til forsvaret.

Jeg imødeser desværre nu, at forsvaret er i færd med at foretage dispositioner vedrørende indkøb af flyvende materiel, der senere vil kunne vise sig at være til betydelig ugunst for

såvel forsvaret som for en fornuftig anvendelse af statens midler over de kommende år. Dispositioner, hvor man med rettidig omhu kunne have forhindret et eklatant fejlindkøb.

5.1. Hvis forsvaret på ny foretager en uhensigtsmæssig materielinvestering - fx i lighed med anskaffelsen af EH101 og tidligere "Tårnfalken" - mener jeg ikke, at det politiske system fortsat kan bevare den overordnede tillid til forsvaret. Forsvaret skal således være sig sit ansvar bevidst som garant for professionelle og kvalitetsmæssige dispositioner i forbindelse med materiel til løsning af de opgaver, der bliver stillet af politikerne.

5.2. Det må desuden være af vigtighed for politikerne, der skal godkende bevillingerne til materielindkøb - og også offentligheden og dermed skatteyderne - at det klart fremgår i forbindelse med materielindkøbet, med hvilken baggrund (operativ og økonomisk mv.) indkøbet er foretaget på, og hvem der stiller sig frem som ansvarlig. Store fejlslagne indkøb og/eller dispositioner i den civile verden og fx også senest i DSB bliver generelt afregnet hurtigt og kontant i form af afskedigelser, men det er jo betydeligt vanskeligere, når beslutningstageren er en diffus enhed som "forsvaret". Forsvaret ønsker naturligvis ikke at "afsløre sig selv" som i tilfældet med EH101, men der forekommer at være en betydelig grad af ugenomsigtighed også i forbindelse med denne materielanskaffelse, som Folketingets Forsvarsudvalg bør være opmærksom på.

6. Er kvaliteten af materielindkøb direkte værnorienteret?

Jeg undrer mig i særdeleshed over diverse former for kvalitetskrav, der tilsyneladende er gældende for materielindkøb til forskellige værn.

- Ved anskaffelse af nyt flyvende materiel til flyvevåbnet kan det ikke blive nyt og moderne nok og fortrinsvis noget. Flyvevåbnet ønsker det endnu ikke færdigudviklede F-35, der indtil videre er verdens suverænt dyreste kampfly, der over i købet har ganske og betydelige problemer med stort set alt. Det samme var tilfældet med en afløser for S-61, nemlig EH101, der heller ikke var færdigudviklet og kun bestilt af producentlandene (Storbritannien og Italien), og som siden har vist sig at have betydelige problemer med bl.a. levering og pålidelighed samt med hensyn til omkostninger i forbindelse med indkøb og drift, som end ikke Rigsrevisionen har formået at afdække.
- Ved anskaffelse af nyt flyvende materiel til brug hovedsageligt på søværnets skibe er der tilsyneladende ikke nogen form for problemer forbundet med at anskaffe en helikopter, der har mellem 30 og 40 år på bagen i grundkonstruktionerne, og som tilsyneladende i et væsentligt omfang ikke indeholder moderne teknologi. Forsvarets fremlagte kandidater en allerede på nuværende tidspunkt teknologisk forældede på en lang række punkter, og de vil ikke i fremtiden kunne operere uden betydelige og særdeles omkostningstunge modifikationer - alene for at kunne holde sig flyvende.

7. Er der den nødvendige grad af politisk bevågenhed?

- Kan det være politisk acceptabelt, at når det drejer sig om nyindkøb til flyvevåbnet, så kan det ikke blive godt og dyrt nok - medens flyvende materiel til søværnets anvendelse udmærket kan være gammelt og billigt?
- Kan det være politisk acceptabelt, at man tilsyneladende er på vej til at foretage det nuværende forsvarsforligs største materielinvestering med baggrund i en procedure, der ikke forekommer at være gennemsigtig og eventuelt også kan resultere i endnu en skandale om anvendelse af offentlige midler?

Med venlig hilsen

Villy Schjøtt