

Kære marineflyvere.

Hermed referat fra det seneste medlemsmøde. Referatet er udformet af HAS, og som det ses er referatet udvidet med et bilag, der stammer fra Andreas Krogs blog på nettet.

Kortfattet mødereferat fra medlemsmødet den 9. februar 2012 kl. 1700.

18 af foreningens medlemmer var mødt op i Amaliegade, hvor Danmarks Rederiforening venligst havde stillet lokale til rådighed.

Dagens emne:

"Briefing om anskaffelse af skibsbaserede helikoptere. Briefing og efterfølgende spørgeperiode vil blive forestået af Chefen for Projektkontor Skibsbaseret Helikopter, kommandørkaptajn Kim Bo Meier, samt Chefen for Forsvarskommandoens Planlægningsafdeling, kommandør Frank Trojahn".

I mødet deltog desuden - ved TUR mellemkomst - journalist Andreas Krog som redigerer luftfartsbloggen: <http://nytkampfly.dk/>

Andreas Krog har efterfølgende lagt sin udlægning (vedlagt som bilag) af briefing ud på sin hjemmeside. På foranledning af Forsvarets Materieltjeneste var journalist på "Ingeniøren", Erik Holm inviteret. Han meldte imidlertid afbud i sidste øjeblik.

Marineflyverforeningen havde inviteret journalist på Berlingske, Christian Brøndum, men han blev den pågældende eftermiddag forhindret på grund af "Kiærskou-sagen".

Selv om Kim Bo Meier (og BEM) var landet om morgenen efter en 30 timers flyvning fra Australien, hvor man havde fået briefing om det Australske Seahawk indkøb, præsenterede projektchefen en særdeles oplysende og interessant gennemgang af Forsvarets Materieltjenestes arbejde med anskaffelsen og status for samme, herunder vejen fra fem over tre til nu to typer, der kan komme på tale som afløser for LYNX helikopteren.

At NH90 og Cyclone ikke er i betragtning skyldes, at de respektive fabrikanter ikke har ønsket at bringe dem i spil. EH101 havde længe ikke været en option.

Medlemmerne kunne konstatere, at forsvarrets anvendelse af forkortelser og tekniske termer ikke er aftaget siden afgang fra aktiv tjeneste!

Anvendelsen af edb-analyseprogrammel, en "evalueringsmodel" som kan anvendes til anskaffelse af alle typer materiel, er omfattende. Man mener at disse værktøjer vi skabe størst mulig sikkerhed for forsvarrets anbefalinger til de politiske beslutningstagere.

Alligevel opererer man med såkaldte "red flags", elementer der vil kunne være afgørende faktorer i de sidste faser af udvælgelsen.

Projektkontoret råder over 14 normer opdelt i tre "teams". I det operative team indgår bl.a. NAU og BUR (igen). Desuden er to mand fra FTK (BEM og CAD) tilknyttet.

Vedrørende krav til helikopteren lægger man overordnet vægt på:

- Skibsbaseret A/C i produktion eller på vej i produktion i andet NATO land.
- "Hyldevare" med minimum af danske modifikationer.
- Mulighed for tæt samarbejde med anden bruger.

Eskadrille 723 skal med ny helikopter kunne opfylde følgende mål:

- Kontinuerligt en på Grønland og Færøerne.

- Lejlighedsvis deployering i INTOPS.
- STBY MOD.
- Producere 3.400 timer (evt. mulighed for konvertering af simulatortimer).

Planen for anskaffelsen er (uddrag):

- Medio 2012 kontrakt.
- 2015 første stel.
- Medio 2017 LYNX udfases.
- Ultimo 2019 ny struktur fuldt opbygget.

Efter briefing, som sluttede kl. 1845, var der lejlighed for medlemmerne til at stille spørgsmål, og her blev bl.a. spørgsmålet om flotation gear rejst, hvor status er, at det er "uafklaret". Desuden er stillingtagen til om den nye helikopter skal opereres "single pilot" eller som en kombination af en pilot og tekniker/observer, sendt til hjørnespark. På spørgsmålet om antal flystel og i relation hertil, om man opererer med begrebet "attrition"-stel, var svaret, at det gør man ikke. Der omtales så lavt et antal som 8 erstatningshelikoptere.

Kommandør Frank Trojahn påpegede i denne forbindelse, at nye skibsbaserede helikopter, i lyset af fremtidige besparelser, er i tæt konkurrence med andre materielanskaffelser til forsvaret.

Efter mødet var Danmarks Rederiforening vært for et flot traktement for medlemmerne.

Mødet sluttede kl. 2030.

Med venlig hilsen

HAS

Fra Andreas Krogs blog:

FMT: Sværere at presse US Navy på prisen end et privat firma

10. februar 2012

Der er ingen tvivl om, at det er sværere at forhandle prisen ned, når man køber en helikopter hos US Navy, end når man køber den hos en privat virksomhed som AgustaWestland. Det er den klare erkendelse hos Forsvarets Materieltjeneste (FMT), der i disse dage er gået i gang med parallelle forhandlinger med netop US Navy og AgustaWestland om indkøb af enten MH-60R Seahawk eller AW-159 Wildcat-helikopteren til afløsning for de aldrende Lynx'er på bagsmækken af Søværnets fregatter og inspektionskibe.

Det kom frem, da Kim Bo Meier fra Forsvarets Materieltjenestes projektkontor for indkøbet af nye helikoptere, torsdag aften briefede den såkaldte Marineflyverforening. Foreningen er en samling af piloter og mekanikere, der enten flyver eller har fløjet maritime helikoptere i forsvaret. Og undertegnede havde været så privilegeret at få lov til at komme med til mødet.

USA har bestemt, at Danmark skal købe Seahawk'en som et såkaldt "Foreign Military Sale" gennem US Navy og ikke direkte hos producenten Sikorsky.

"Det betyder naturligvis, at vi ikke får den billigere end US Navy, og grænserne er mindre for hvor meget man kan rykke US Navy end et civilt firma. Og det får betydning i de kommende kontraktforhandlinger," pointerede Kim Bo Meier.

Den 2. februar havde FMT det første møde med AgustaWestland om en kontrakt på indkøb af otte eller flere af den britisk-italienske producents AW-159 Wildcat helikopter, og den 22. februar er det repræsentanter fra US Navy, der sammen med folk fra producenterne Sikorsky og Lockheed Martin, tropper op hos FMT i Ballerup for at forhandle med FMT om indkøb af Seahawk'en. FMT regner med at forhandle i to uger, holde en uges pause, forhandle i to uger, pause i en uge og så fremdeles. Med de optimistiske briller på, regnede Meier med, at de kunne fremlægge et aktstykke for politikerne med en anbefaling af én bestemt kandidat inden Folketinget går på sommerferie i starten af juni. Men det realistiske bud fra både ham og sekundanten, Frank Trojan fra Forsvarskommandoens planlægningsafdeling, var en beslutning i andet halvår af 2012. Meier understregede at det ikke er ham og Projektkontoret eller chefen for FMT, der bestemmer hvilken kandidat man anbefaler politikerne at vælge. Det afgøres af en programledelse med repræsentanter fra flere dele af forsvaret – og ministeriet. Kim Bo Meier var torsdag morgen landet efter en smuttur til Australien. Herved har man netop anskaffet sig Seahawk'en, og derfor var det interessant for danskerne at høre de australske erfaringer. På trods af et kraftigt jetlag lykkedes det Meier på det mere end to timer lange møde de omkring 20 forsamlede flyvere en nøgtern og grundig gennemgang af FMT's arbejde med indkøbet. Da vi står midt i processen, hvor der er mange interesser og mange penge involveret, var Meier meget forsigtig med ikke at sige for meget, uden dog at sige så lidt, at det blev uinteressant.

Som jeg har været inde på adskillige gange tidligere her på bloggen, så har FMT skruet et overordnet koncept for materielanskaffelser, hvad enten det er skibe, landkøretøjer eller fly, sammen, som lyder på:

- Materiellet skal være i produktion eller på vej i produktion til et andet NATO-land.
- Det skal være en hyldevare med behov for et minimum af danske modifikationer.
- Der skal være mulighed for et tæt samarbejde med en anden bruger.

US Navy har fået de første knap 100 MH-60R Seahawk og har 200 flere på vej, mens Royal Navy og Royal Army har bestilt tilsammen 62 AW-159 Wildcat, og de første produktionseksemplarer er begyndt at rulle af samlebåndet i Yeovil i det sydvestlige England. Så begge kandidater kan leve op til de tre krav.

Med hensyn til det specifikke indkøb har man opstillet et ambitionsniveau for hvad man gerne vil skulle kunne. Det lyder på:

- Kontinuerlig udsendelse af helikoptere på inspektionsskibe ved Grønland og Færøerne
- Lejlighedsvis deployering ved internationale operationer som eksempelvis ved piratjagt i Adenbugten.
- En helikopter standby i Danmark
- Et samlet årligt flyvebehov på 3400 timer.

Ud fra de ambitioner har det så været op til producenterne at byde ind med, hvor mange helikoptere de mener, at vi har behov for at købe. Chefen for alle forsvarets helikoptere, afslørede fornylig, at han godt kunne tænke sig 14. I dag har vi otte Lynx'er, men forsvaret kæmper med at holde dem flyvende. Og Meier havde på mødet julelys i øjnene over, at man i sidste uge havde haft fem operative helikoptere til rådighed. Lynx'erne flyver i dag omkring 2100 – 2200 timer om året. Hvis vi antager, at det i gennemsnit bliver gennemført af fem helikoptere, så taler vi omkring 425 flyvertimer per helikopter. Et godt bud på hvor mange helikoptere vi har brug for for at kunne flyve 3400 timer må derfor være otte. Men som en af de gamle flyvere bemærkede, så er det mere undtagelsen end reglen, at helikoptere i forsvaret har fløjet mere end 300 – 400 timer om året. Uanset om vi taler S-61, Fennec, Lynx eller EH-101.

Trojan mindede dog også forsamlingen om, at indkøbet af helikoptere konkurrerer med andre anskaffelsesprojekter som nye pansrede mandskabsvogne og kampfly.

"At the end of the day, så har det også noget med økonomi at gøre. Projektet er i konkurrence med andre projekter, som blandt andet indkøbet af PMV'er – som vi har et stort behov for," understregede Trojan, der også påpegede, at de i planlægningsafdelingen lige nu sidder og sveder over den politisk dikterede opgave med at finde besparelser i forsvaret for tre mia. kroner.

Tidsplanen fremadrettet lyder på, at vi modtager det første flystel i 2015. I midten af 2016 indsættes den første nye helikopter på mission i Nordatlanten og senere på året ryger den første helikopter af sted på en international mission. I midten af 2017 starter udfasningen af Lynx'erne og i slutningen af 2019 er den nye struktur fuldt udbygget.

”Vi tager udgangspunkt i en leveringstid på 36 måneder fra kontraktunderskrivelse til levering af første stel. Så må vi i kontraktforhandlingerne se hvad producenterne kan tilbyde,” forklarede Kim Bo Meier.

Her er det værd at hæfte sig ved, at Sverige fik deres nyindkøbte Blackhawk’s leveret på 10 måneder. Det skyldes blandt andet at svenskerne gjorde udenrigsminister Hillary Clinton opmærksom på, at de skulle bruges i Afghanistan. Som en god allieret og aktiv bidrager i både Afghanistan og Libyen er det ikke usandsynligt at Danmark også kunne få sine Seahawks’ leveret med ekspresfart ved at US Navy lader Danmark få nogle af de helikoptere, der løbende forlader Sikorskys samleband.

14 medarbejdere arbejder direkte med indkøbet, men de får hjælp fra både kolleger i FMT og eksterne eksperter samt statens advokat, Kammeradvokaten. Projektkontoret har, som noget helt nyt i forsvaret(!), indkøbt en række avancerede simulering- og projektstyringsværktøjer, ligesom man også har en række internationale eksperter til at lave analyser. Det indbefatter blandt andet en såkaldt ”what-if-calculator”, hvor man hele tiden kan se hvordan ændringer et sted påvirker tingene andre steder. Hvis forsvaret beslutter, at piloterne skal afspadsere 1-til-1, så har det en betydning for andre ting i valget af helikopter. Projektkontoret arbejder med en tilpasset evalueringsmodel af den, som Projekt Nyt Kampfly brugte, da de ikke bare sad og læste blogs og internationale flymagasiner, men arbejdede med at lave en militærfaglig anbefaling. I modellen evaluerer man på 800 punkter inden for seks forskellige kategorier:

- Projektrisiko
- Fremtidssikring
- Driftsomkostninger (inklusive mid-life-update)
- Anskaffelsespris
- Missionseffektivitet
- Overlevelsessevne

Hvert af de 800 punkter rates med en score og i nogle tilfælde rejses der et advarselsflag i it-systemerne ud for et punkt. Et flag er ikke noget, der direkte diskvalificerer en helikopter, men er en ting, som projektet så skal forholde sig til. Meier nævnte diskussionen om de-icing og anti-icing systemer, som et eksempel på noget, som havde rejst et advarselsflag i evalueringen af helikopterne.

Som det sikkert er mange af de faste læsere bekendt, så blev feltet den 20. januar skåret ned fra tre til to kandidater. Ud røg Eurocopters AS565 Panther. Her gik/går diskussionen på, om det var manglen på de-icing systemer, der var med til at give europæerne dødsstødet. Frasorteringen blev lidt mere dramatisk end forsvaret havde regnet med. Da afgående forsvarschef Knud Bartels den 16. december præsenterede politikerne for hvilken helikopter forsvaret mente skulle ryge ud, tog politikerne ikke bare det grønne stempel frem. De havde en række uddybende spørgsmål, ligesom Eurocopter med et lille julebrev direkte til politikerne fik kastet grus i maskinen med en række påstande, der mere end antydede, at FMT ikke havde lavet sit arbejde godt nok. Først den 19. januar efter en grundig gennemgang nikkede politikerne til forsvarets indstilling.

Om den proces sagde Kim Bo Meier:

”Vi har gjort det arbejde vi er sat til. Vi er ikke herre over hvad andre gør, men vi kan stå inde for det arbejde vi har lavet.”

I Frank Trojans øjne er der ikke noget mærkeligt i, at politikerne interesserer sig for indkøbet. I Trojans planlægningsafdeling har man blandt andet ansvaret for at udarbejde udkast til svar til politikernes spørgsmål og implementeringen af forsvarsforliget. I udskillelsesprocessen var Trojan og co. dog ikke de eneste, der kom med indspark til politikerne.

”Det var interessant at se den dialog, der var mellem producenterne og politikerne,” sagde Trojan med henvisning til blandt andet de paragraf 20 spørgsmål til forsvarsministeren, som flere politikere producerede.

Processen med at indkøbe nye helikoptere startede tilbage i 2007, hvor man udsendte en såkaldt ”request for information” (RFI) til producenterne af fem forskellige helikoptere, som man havde i kikkerten. Det var NH90, Seahawk’en, Wildcat’en, Sikorsky’s H-92 Cyclone og den maritime udgave af vores EH-101’ere, AW-101. Sidstnævnte var inde i billedet, fordi man troede, at der kunne være fordele ved at have de EH-101 og AW-101 sammen. Men det viste sig, at de to brødre havde så lidt tilfælles, at AW-101’eren røg ud.

I september 2010 bad man de fire tilbageværende om at svare på en såkaldt "request for proposal" (RFP). Men hos NH90-folkene ønskede man ikke at svare på RFP'en. Vi kunne få et opdateret svar på RFI'en fra 2007, og det var det. I december fik FMT dem presset til at komme med en RFP, men meldingen var, at man faktisk hellere ville stille med en helt ny kandidat, nemlig AS565 Pantheren. Hos FMT var man bange for at lukke en helt ny kandidat ind, som ikke havde været med fra start og derfor måske ville kræve mere tid til at svare på RFP'en. Men efter at have konsulteret Kammeradvokaten fik Pantheren lov at komme ind i varmen. Til gengæld meddelte Sikorsky, at vi var bedre tjent med producentens anden deltager i konkurrencen, MH-60R Seahawk, end H-92 Cyclonen. Så i januar 2011 stod man med tre kandidater: AS565 Panther, AW-159 Wildcat og MH-60R Seahawk. I februar fik producenterne bag de tre så tilsendt en RFP mere med uddybende spørgsmål.

Så at vi står med det felt vi gør nu, er i virkeligheden primært producenternes valg. Det var Eurocopter, der valgte ikke at ville sælge os NH90'eren. Ikke Danmark, der valgte den fra. Men Kim Bo Meier lagde heller ikke skjul på, at NH90'eren ikke er en uproblematisk størrelse.

"Der er rigtig nok mange lande, der anvender den. Men den findes i omtrent lige så mange udgaver, som der er brugerlande. Det tætteste vi kunne finde på det vi havde brug for, var hos hollænderne. Og her havde man på det tidspunkt ikke den store lyst til at samarbejde med os," forklarede han, og mindede om at NH90'eren også var med i den nordiske standardhelikopter konkurrence i slutningen af 1990'erne. Her valgte Norge og Sverige at købe NH90'ere, mens Danmark gik solo med EH-101'erne. Selvom der har været visse indkørvanskeligheder med 101'eren, så er det intet imod de problemer som Norge og Sverige har haft. Den første NH90 er først lige ankommet til Norge og i Sverige har man ganske enkelt opgivet helikopteren og indkøbt Blackhawks på rekordtid fra Sikorsky.

I diskussionen for og imod de forskellige kandidater har det flere gange været fremhævet, at amerikanerne har et enormt hold af mekanikere til at vedligeholde Seahawk'erne ombord på deres skibe.

"Det er rigtigt, at amerikanerne kører vedligeholdelsen på en anden måde end vi ville gøre. De har sågar udviklet deres eget korrosionsprogram, hvor de vasker helikopterne på en anden måde end Sikorsky anbefaler. De har en mand på vedligeholdelse af halerotorer, og det er så det eneste han laver, ligesom de altid har seks mand stående klar i hangaren," forklarede Meier og peger på, at amerikanerne i visse tilfælde flyver 10 timer om dagen, mens det danske behov nok ligger tættere på 1,5 time.

"Vi har været ude på de amerikanske skibe for at se på, hvordan vi kan lave en dansk løsning," understregede Meier, der samtidig bekræftede, at Seahawk'en faktisk ikke kan være i de hangarer, som der er ombord på de danske skibe.

Præcis hvad det vil koste at ombygge hangarerne ved Meier og co. ikke endnu, men det er kollegerne i FMT's afdeling for anskaffelse og vedligeholdelse af Søværnets skibe ved at regne på. De har dog en pris liggende på hvad det vil koste at ombygge dem til at kunne rumme vores nuværende EH-101'ere. Og prisen for en Seahawk-ombygning er lavere.

Et andet stort diskussionsemne har været Seahawk'ens mangel på det såkaldte flotationgear, der gør helikopteren i stand til at flyde ved en nødlanding på vand. Sikorsky har gjort opmærksom på, at Danmark sagtens kan få sine Seahawks med flotation gear, men at US Navy efter grundige analyser har valgt ikke have det på. Seahawk'en blev født med flotation gear, men amerikanerne fandt, at det var for dyrt i vedligehold i forhold til overlevelseschancerne. Amerikanerne så på overlevelseschancerne før og efter de fjernede flotationgearet og fandt ud af, at det ikke gør en forskel om man har det ene eller andet system. Den samme konklusion kom australierne frem til. De har heller ikke flotation gear på deres Seahawk's, når de flyver rundt over de hajfyldte australske farvande. Hos FMT har man ikke taget stilling til, om vi skal have flotation gear eller en hel anden løsning. Man kigger på alt lige fra rygsækløsninger over enkeltmandsflåder til flotation gear.

Muligheden for et tæt samarbejde med en anden bruger er som nævnt i starten en væsentlig faktor generelt i forsvarets materielindkøb. Og her er man langt fremme i sonderingerne af mulighederne med begge kandidater.'

Det britiske forsvarsministerium er meget interesseret i mulighederne for fælles træning og uddannelse, hvis vi vælger Wildcat'en. Og et såkaldt "government to government"-samarbejde er allerede opstartet. På

Seahawk-siden kigger FMT på muligheden for et samarbejde med svenskerne omkring anskaffelse af komponenter til deres Blackhawks og vores Seahawks. Når Kim Bo Meier og hans kolleger har hvilet ud efter turen "down under" skal de inden længe til Linköping for at snakke med svenskerne.

Venlig hilsen

Villy