



FFI-rapport 2013/02236

Russlands amfibiske evne mot 2020 – kapasiteter og operasjonskonsept



Kristian Åtland



Russlands amfibiske evne mot 2020 – kapasiteter og operasjonskonsept

Kristian Åtland

Forsvarets forskningsinstitutt (FFI)

20. september 2013

FFI-rapport 2013/02236

Prosjektnr. 1245

P: ISBN 978-82-464-2302-9

E: ISBN 978-82-464-2303-6

Emneord

Russland

Amfibiestyrker

Amfibieoperasjoner

Landgangsfartøyer

Mistral-klassen

Godkjent av

Sigurd Glærum

Prosjektleder

Espen Skjelland

Avdelingssjef

Sammendrag

Siktemålet med denne rapporten er å gi et innblikk i den russiske marines amfibiske kapasiteter, herunder marineinfanteriet og den amfibiske fartøyparken, og diskutere hvordan Russlands evne til å gjennomføre landgangsoperasjoner kan komme til å utvikle seg i perioden frem mot 2020. Særlig vekt vil bli lagt på implikasjonene av nye anskaffelser på fartøysiden, fremfor alt Mistral-klassen, og trender i Russlands konseptuelle tenkning omkring temaet amfibieoperasjoner.

Den russiske marines fire flåter (Nordflåten, Østersjøflåten, Svartehavsflåten og Stillehavsflåten) råder i dag over et tjuetalls større landgangsfartøyer av klassene Roputsja og Alligator, samt et tilsvarende antall mindre landgangsbåter, hvorav noen også finnes i Den kaspiske flotilje. Østersjøflåten har også to amfibiske luftputefartøyer av Pomornik-klassen. Det russiske marineinfanteriet øver jevnlig på amfibiske operasjoner i sine respektive flåteområder. Dette gjelder også enhetene som er stasjonert på Kolahalvøya. Russland er i dag et av få land som fortsatt har en ambisjon om å kunne landsette en større amfibisk styrke på fiendtlig område.

Den pågående anskaffelsen av to helikopterbærende amfibielandsettingsfartøyer av typen Mistral, begge bygget i Frankrike, vil kunne få stor betydning for Russlands amfibiske evne i årene som kommer. Disse skiller seg grunnleggende fra landgangsfartøyene som i dag inngår i den russiske marine. De nye fartøyene skal etter planen leveres i 2014–2015 og vil ventelig stasjoneres på den russiske stillehavskysten. De nye fartøyene av Mistral-klassen vil på sikt kunne gi Russland muligheten til å supplere sin nåværende evne til å utføre strandlandsettinger (*beach landings*) med evnen til å utføre såkalte *over the horizon*-operasjoner. Samtidig er det mye som tyder på at Russlands konseptuelle tenkning omkring temaet amfibiske operasjoner i det store og hele har endret seg lite i tiden som er gått siden den kalde krigen. Landets bestrebelser på å revitalisere sin amfibiske evne burde i utgangspunktet ikke påkalle bekymring blant nabolandene i Nord-Europa.

English summary

The purpose of this report is to give an overview of the amphibious assets of the Russian Navy, including the naval infantry and the amphibious warfare ships, and to discuss how Russia's ability to conduct amphibious landing operations may evolve in the period up to 2020. Special attention is devoted to the implications of ongoing acquisitions, particularly the Mistral class amphibious assault ships, and trends in Russia's conceptual thinking on the topic of amphibious operations.

Today, the Russian Navy's four fleets – the Northern, the Baltic, the Black Sea and the Pacific – operate around 20 large landing ships of the classes Ropucha and Alligator, in addition to a similar number of small landing craft, which are also found in the Caspian Flotilla. The Baltic Fleet also operates two air-cushioned landing craft of the Pomornik class. The Russian naval infantry, including the units based on the Kola Peninsula, regularly conduct landing exercises in their respective fleet areas. Judging from the way in which exercises are conducted, Russia still wants to have the ability to carry out amphibious landings against hostile, defended shores.

A factor of potential significance to Russia's future amphibious capability is the ongoing acquisition of two, and possibly more, helicopter-carrying amphibious assault ships of the Mistral class, built in France. These are expected to be delivered in 2014–2015 and will most likely be based on the Russian Pacific coast. The new vessels of the Mistral class may eventually make it possible for Russia to conduct not only beach landings, but also “over the horizon” operations. At the same time, there are many indications that Russia's conceptual thinking and approach to the topic of amphibious operations has undergone few changes in the time that has passed since the end of the Cold War. The country's current efforts to revitalize its amphibious capability should not be a major source of concern for Russia's neighbors in Northern Europe.

Innhold

1	Innledning	7
1.1	Problemstilling	9
1.2	Begrepsavklaring	10
1.3	Rapportens oppbygning	12
2	Nåværende fartøyer	13
2.1	Roputsja-klassen	13
2.2	Alligator-klassen	15
2.3	Pomornik-klassen	16
2.4	Landgangsbåter	18
3	Fartøyer i opplag	20
3.1	Ivan Rogov-klassen	20
3.2	Polnotsjnyj-klassen	21
4	Fartøyer under anskaffelse	22
4.1	Ivan Gren-klassen	22
4.2	Mistral-klassen	26
5	Operasjonskonsept	33
5.1	Marineinfanteriet som ressurs	33
5.2	Aktuelle operasjonsområder	37
5.2.1	Stillehavsregionen	38
5.2.2	Svartehavet	39
5.2.3	Det kaspiske hav	41
5.2.4	Middelhavet	41
5.2.5	Østersjøen	44
5.2.6	Nordområdene	45
5.3	Aktuelle operasjonstyper	49
5.4	Gjennomføring på taktisk nivå	51
6	Oppsummering og konklusjon	53
	Vedlegg A	56
	Vedlegg B	57

1 Innledning

Målet med den ambisiøse moderniseringen av Russlands væpnede styrker som ble igangsatt av tidligere forsvarsminister Anatolij Serdjukov i 2007–2008, og som er blitt videreført av hans etterfølger, Sergej Sjoigu (2012–), er å heve den operative evnen innenfor alle forsvarsgrener. Moderniseringen av de kjernefysiske styrkene har i senere år hatt særlig høy prioritet, noe som bl.a. har begynt å gi resultater i form av nye atomdrevne ubåter av klassene Borei (SSBN) og Jasen¹ (SSN), samt nye sjø- og landbaserte missiler med interkontinental rekkevidde, henholdsvis Bulava og Topol-M. Om lag en fjerdedel av det russiske forsvarrets investeringsmidler går i dag til de kjernefysiske styrkene. Det statlige våpenprogrammet for perioden frem mot 2020 (“GPV-2020”) har en samlet kostnadsramme på over NOK 4000 mrd.² Som det fremgår av dette, ønsker Russland også å modernisere sine konvensjonelle kapabiliteter, inkludert de sjømilitære.³

Forsvarsminister Sergej Sjoigu opplyste i mars 2013 at marinen innen 2020 vil motta 54 nye overflatefartøyer, i tillegg til de 24 atomdrevne og konvensjonelle ubåtene som er under bygging eller planlegges bygget i den samme perioden. Foruten nye fregatter (Admiral Sergej Gorsjov-klassen og Admiral Grigorovitsj-klassen) og korvetter (Steregusjtsjij-klassen og Bujan-klassen), er det bl.a. tale om seks nye landgangsfartøyer av Ivan Gren-klassen, som planlegges bygget i Kaliningrad.⁴ I tillegg er det, som nevnt ovenfor, blitt inngått kontrakt med Frankrike om kjøp av to helikopterbærende amfibielandsettingsfartøyer av Mistral-klassen. Disse er allerede under bygging og planlegges levert i 2014–2015. Fartøyene skal utstyres med russiske helikoptre og våpensystemer. Spørsmålet om bygging av ytterligere to Mistraler, som ble diskutert ved flere anledninger forut for kontraktsinngåelsen 2011, er ikke endelig avgjort og inntil videre stilt i bero.

Parallelt med moderniseringen av marinens fartøyer, herunder byggingen av et mindre antall store, havgående fartøyer som kan brukes i maktprojeksjonsøyemed, ønsker Russland å styrke sin evne til å kunne gjennomføre defensive og offensive operasjoner i skjæringsfeltet mellom det maritime domenet og landdomenet, hjemme så vel som ute. Dette skal bl.a. skje gjennom en styrking av marineinfanteriet (*morskaja pekhota*). Det russiske marineinfanteriet teller i dag ca. 8000 soldater, hvorav ca. 2000 er stasjonert i garnisonsbyen Sputnik på Kolahalvøya, hvor den 61. marineinfanteribrigade holder til.⁵ Sett i lys av det russiske forsvarrets samlede antall soldater og offiserer (offisielt én million, reelt ca. 680 000), er dette en forholdsvis liten styrke.⁶ Til tross for sin relativt sett beskjedne størrelse, utgjør marineinfanteriet en viktig nærforsvarsressurs for de russiske flåtene. Sammen med kystvernartilleriet (*beregovye raketno-artillerijskie voiska*)

¹ Også kjent som Severodvinsk-klassen.

² Una Hakvåg, Tor Bukkvoll og Kristian Åtland: *Russisk forsvarsutvikling frem mot 2020 – sluttrapport*, FFI-rapport 2011/01370, <http://rapporter.ffi.no/rapporter/2011/01370.pdf>, s. 11–12.

³ For detaljer, se Kristian Åtland: *Russisk militær skipsbygging – status og perspektiver*, FFI-rapport 2012/00159 (Unntatt offentlighet), s. 17–20.

⁴ “Russian Navy to receive 24 Subs, 54 Warships by 2020”, *RIA Novosti*, 11. mars 2013, http://en.rian.ru/military_news/20130311/179945052.html.

⁵ Avdelingen, som inntil nylig ble kalt “61. marineinfanteriregiment”, er fortsatt ikke fullt oppsatt som en brigade. Det samme gjelder for øvrig flere av de andre marineinfanteribrigadene.

⁶ US Marine Corps (USMC) har til sammenligning en samlet personellstyrke på ca. 200 000. Det amerikanske marinekorpset er dessuten en egen forsvarsgren og har sitt eget flyvåpen.

inngår marineinfanteriet i kystforsvarsstyrkene (*beregovye voiska*), som igjen er underlagt marinen under en felles sjef.⁷ I tillegg betraktes marineinfanteriet som en viktig “ekspedisjonær” ressurs. Det har i senere år kommet klare signaler om at Russlands politiske og militære ledelse, inkludert marineledelsen, ønsker å beholde og modernisere denne troppearten og materiellet som den benytter seg av.⁸

Marineinfanteriet skal ifølge offisielle russiske kilder være “totally rearmed” allerede innen 2015.⁹ Avdelingene skal bl.a. utstyres med nye, moderne kjøretøyer, nytt selvdrevet artilleri, nye luftvernssystemer og nye håndvåpen. Alle de fire flåtene som inngår i den russiske marine – Nordflåten, Østersjøflåten, Svartehavsflåten og Stillehavsflåten – samt Den kaspiske flotilje, har i dag egne marineinfanteriavdelinger. Disse har rykte på seg for å holde høy standard og deltar jevnlig i øvelser og operasjoner, eksempelvis piratbekjempelse i Aden-bukta. Enheter fra marineinfanteriet er også blitt benyttet i regulære væpnede konflikter, senest Georgia-krigen i august 2008, og i asymmetriske konflikter på Den russiske føderasjons sørflanke (Tsjetsjenia). Når det gjelder de større øvelsene som avdelingene gjennomfører i sine respektive flåteområder, så inkluderer disse gjerne bruk av flåtenes skvadroner av landgangsfartøyer og landgangsbåter, samt eskortefartøyer og luftmilitære ressurser. Dette var også tilfelle under Georgia-krigen.

Øvelsene til den 61. marineinfanteribrigade skjer i all hovedsak i avdelingens nærområde, dvs. på Kolahalvøya og i de nordlige kystfarvann (herunder Motovskij-fjorden sørøst av Fiskerhalvøya). Fra tid til annen deltar nevnte avdeling også på tokt og øvelser lengre fra hjemmebasen. Høsten 2012 ble det for eksempel gjennomført tokt så langt øst som til Laptevhavet, med en fartøygruppe som bl.a. inkluderte et Roputsja-klasse landgangsfartøy. Underveis ble det, angivelig for første gang, øvd på innsetting av personell og materiell på fjerntliggende øygrupper som Severnaja Zemlja og De østsibiriske øyer (Kotelnyj-øya).¹⁰ Ifølge Nordflåtens pressetjeneste gav toktet en unik mulighet for de involverte fartøyer og marineinfanterienheter til å øve på navigering, rekognosering og amfibiske operasjoner i Arktis, inkludert områdene øst for Karaporten. Uten at man skal legge for mye i dette, er det grunn til å anta at Russland på denne måten ønsket å vise en militær tilstedeværelse i sine stadig mer tilgjengelige arktiske farvann og kystområder, hvor det antas å befinne seg ikke ubetydelige energiressurser,¹¹ og hvor skipstrafikken er økende.¹²

⁷ Nåværende (siden 2009) sjef for den russiske marines kystforsvarsstyrker er generalmajor Aleksandr Kolpatsjenko, som for øvrig har bakgrunn fra luftlandestyrkene (VDV).

⁸ Se f.eks. Elena Nikitina: “Morskiju pekhotu predlagajut perevooruzjit” [Det foreslås å gjenoppruste marineinfanteriet], *Izvestia*, 28. oktober 2013, <http://izvestia.ru/news/559590>.

⁹ “Russia’s naval infantry to be totally rearmed by 2015”, *RIA Novosti*, 27. november 2009, http://www.en.rian.ru/military_news/20091127/157006503.html.

¹⁰ Trude Pettersen: “Navy landing operation in the Arctic”, *BarentsObserver*, 25. oktober 2012, <http://barentsobserver.com/en/security/navy-landing-operation-arctic-25-10>.

¹¹ Se f.eks. “Gazprom set sights on arctic reserves”, *UPI*, 29. april 2013, http://www.upi.com/Business_News/Energy-Resources/2013/04/29/Gazprom-sets-sights-on-arctic-reserves/UPI-57801367234414/.

¹² Trude Pettersen: “More traffic along the Norwegian Sea Route”, *BarentsObserver*, 12. august 2011, <http://barentsobserver.com/en/articles/more-traffic-along-northern-sea-route>.

1.1 Problemstilling

Russlands amfibiske kapasiteter – herunder Nordflåtens landgangsfartøyer, amfibiske kjøretøyer og marineinfanterienheter samt marinehelikoptre og maritime ildstøtteplattformer – kan i dagens situasjon ikke sies å utgjøre noen trussel mot Norges sikkerhet og/eller territorielle integritet. Samtidig er det hevet over tvil at nevnte ressurser representerer et ikke ubetydelig styrkepotensial, som kan komme til anvendelse under andre politiske og militære omstendigheter enn dagens, eksempelvis en eskalerende krise- eller konfliktsituasjon i nordområdene. Maktbruken vil i så fall kunne skje uten en lengre oppbyggingsperiode av den type man så for seg i den kalde krigens invasjonsscenario. Den geografiske nærheten mellom styrkenes hjemmebaser og mulige/tenkelige innsetningspunkter på norsk side representerer i så måte en særskilt utfordring for forsvareren og vil kunne stille store krav til dennes reaksjonsevne og mobilitet. Dersom tidligere beskrevne scenarier av typen “Strategisk overfall” eller “Begrenset angrep”¹³ skulle materialisere seg, vil det være naturlig å anta at angriperen vil finne det hensiktsmessig å gjøre bruk av amfibiske kapasiteter i form av marineinfanteri, landgangsfartøyer og/eller skipsbårne helikoptre. Slik sett er Russlands amfibiske evne, herunder utviklingen av slike kapasiteter på Kolahalvøya, ikke uten relevans for Norges fremtidige sikkerhetssituasjon og langsiktige forsvarsplanlegging.

Siktemålet med denne studien er å beskrive og analysere den russiske marines amfibiske kapasiteter og diskutere hvordan disse kan komme til å utvikle seg i perioden frem mot 2020. Dette er et tema som det i dag finnes få – om noen – samlede fremstillinger av, sannsynligvis fordi amfibieoperasjoner ikke synes å ha samme prioritet på russisk side som for eksempel kjernefysisk avskrekking. Samtlige av de 19 større landgangsfartøyene som i dag inngår i den russiske marines fire flåter, er bygget i Sovjet-tiden. De fleste av dem er for lengst modne for oppgradering eller utskiftning. Samtidig har det i senere år kommet indikasjoner på at Russland ønsker å modernisere sine amfibiske kapasiteter, herunder det russiske marineinfanteriet, de amfibiske fartøyene og kjøretøyene og marinens helikopterpark. Én slik indikasjon er landets nylige (i juni 2011), og til dels kontroversielle,¹⁴ beslutning om å anskaffe to helikopterbærende amfibielandsettingsfartøyer fra Frankrike, til en samlet pris av €1,37 mrd. (ca. NOK 10,75 mrd.). Det er naturlig å anta at denne og andre nyinvesteringer på sikt vil kunne føre til en reell styrkelse av Russlands amfibiske evne.

Basert på informasjon hentet fra offisielle og uoffisielle russiske og vestlige kilder, og trender i utviklingen av Russlands amfibiekapasiteter, søker studien å gi svar på følgende spørsmål:

Hvilken evne har i dag Russlands væpnede styrker til å gjennomføre amfibiske operasjoner, og hvordan vil denne evnen kunne utvikle seg i perioden frem mot 2020, særlig etter anskaffelsen av to eller flere helikopterbærende amfibielandsettingsfartøyer av typen “Mistral”?

¹³ Jf. Iver Johansen: *Scenarioklasser i Forsvarsstudie 2007: En morfologisk analyse av sikkerhetspolitiske utfordringer mot Norge*, FFI-rapport 2006/02664.

¹⁴ Se f.eks. Vladimir Sjtsjerbakov: “Nuzjny li Rossii korabli tipa Mistral?” [Trenger Russland fartøyer av typen Mistral?], *Nezavisimoe Vojennoe Obozrenie*, 20. november 2009, s. 1.

1.2 Begrepsavklaring

Det som fremfor alt kjennetegner amfibiske operasjoner, er at de finner sted i *skjæringsfeltet mellom to domener* – det maritime domenet og landdomenet. Hensikten med operasjonene er typisk å landsette personell og materiell fra sjøen, eventuelt å gjennomføre en forflytning andre veien, dvs. fra land til sjø. Innsettingen (eller uttrekningen/evakueringen) skjer gjerne ved hjelp av landgangsfartøyer som kan frakte personell, kjøretøyer og annet materiell over store avstander. Amfibiske kjøretøyer kan settes direkte ut i vannet i passende avstand fra kysten og “svømme” inn til land for egen maskin. Personell og materiell kan også transporteres inn ved hjelp av mindre landgangsbåter, som har flat bunn og liten dypgang og kan gå inn på grunt vann og strender. Helikopter kan også brukes til å transportere personell mellom et landgangs- eller eskortefartøy og land, eventuelt i kombinasjon med en eller flere av ovennevnte innsettings- eller uttrekningsmåter. Der dybdeforholdene og topografien ligger til rette for det, vil noen typer av landgangsfartøyer, selv forholdsvis store sådanne, kunne gå helt inn til land for å sette av eller ta imot personell og hjul- eller beltegående materiell via lasterampen, uten bruk av andre transportmidler. Selve landgangsstyrken består gjerne av marineinfanteri eller spesialstyrker.

Noe forenklet kan man si at det finnes fire hovedtyper av amfibiske operasjoner: (1) *Amfibisk landsetting*, (2) *amfibisk raid*, (3) *amfibisk demonstrasjon* og (4) *amfibisk tilbaketrekking*.

Den første operasjonstypen – *amfibisk landsetting* – er den mest kjente. Et eksempel på en storskala amfibisk landsetting er de alliertes landgang i Normandie i juni 1944. De amfibiske landsettingene som Russland jevnlig øver på, bl.a. i Svartehavet og Østersjøen, er naturligvis av mindre målestokk, men mange av de grunnleggende prinsippene er de samme, bl.a. når det gjelder den faseinddelte og progressivt økende maktbruken fra sjøen mot land. Mest sannsynlig vil landgangsstyrken og dens støtteressurser i Russlands tilfelle bli brukt som et taktisk element i en fellesoperativ kampanje, eksempelvis med det formål å understøtte en landoperasjon gjennom en maritim flankemanøver. Det var også slik det russiske marineinfanteriet oftest ble benyttet under den annen verdenskrig. Mens det amerikanske marineinfanteriet, med sin personellstyrke på ca. 200 000, utgjør en selvstendig strategisk ressurs (og en egen forsvarsgren), har det russiske marineinfanteriet, med sin store geografiske spredning, begrensede antall tilgjengelig fartøyer og samlede personellstyrke på ca. 8000, neppe stor nok kapasitet til for eksempel å åpne en ny front. Like fullt kan det tenkes å oppstå situasjoner, kanskje særlig i “det nære utland”, der Russland vil finne det hensiktsmessig å iverksette landsetting av en mindre eller mellomstor amfibisk styrke, med det formål å etablere kontroll over et strategisk eller symbolsk viktig landområde.

Når det gjelder den andre typen – *amfibisk raid* – så skiller denne seg fra førstnevnte, dels ved den landsatte styrkens størrelse (atskillig mindre), og dels ved at formålet med landsettingen ikke er å bli stående på land over lengre tid. Her er formålet snarere å ta tidsbegrenset kontroll over ett eller flere punkter på motstanderes territorium, eventuelt utføre sabotasjehandlinger mot sivile eller militære installasjoner, og deretter trekke seg raskt tilbake. Under et amfibisk raid kan den landsatte styrken utnytte overraskelsesmomentet og egen hurtighet til for eksempel å senke motpartens fartøyer mens de ligger i havn eller på red (jf. Måløy-raidet i desember 1941), og deretter trekke seg ut via sjøen før motparten rekker å mobilisere. Dette er et operasjonskonsept

som heller ikke er fremmed for Russland. Operasjonstypen amfibisk raid har for øvrig mange likhetstrekk med scenarioet “strategisk overfall”, som er beskrevet i tidligere FFI-studier.¹⁵

Formålet med en *amfibisk demonstrasjon* er ikke nødvendigvis å landsette en amfibisk styrke, men snarere å skape forvirring hos motstanderen ved å gi inntrykk av at man har en slik intensjon, slik at man kan angripe motstanderen på andre fronter mens denne har bundet opp store styrker i forsvaret av egen kystlinje. Dette skjedde bl.a. under den første Gulf-krigen i 1991, da en større landgangsstyrke bestående av amerikanske marine- og marineinfanterienheter ble deployert til kysten utenfor Kuwait og bant opp seks irakiske divisjoner, som siden ble angrepet fra landsiden. En reell amfibisk landsetting, større eller mindre, kan naturligvis også ha det formål å vise styrke overfor en tredjepart. Det er bl.a. blitt argumentert for at mange av Sovjetunionens amfibiske øvelser i fjerntliggende “klientstater” under den kalde krigen (Syria, Vietnam, Cuba og Aden) primært hadde et demonstrativt formål.¹⁶ Slik bruk av amfibiestyrker er mindre vanlig i dag.

Den fjerde og siste operasjonstypen – *amfibisk tilbaketrekking* – er derimot høyst aktuell, også på russisk side. Formålet med slike operasjoner kan være å hente ut egne styrker fra en krigssone eller en fiendtlig eller antatt fiendtlig kyst (jf. britenes tilbaketrekking fra Dunkerque i 1940). Formålet kan også være sjøveis evakuering av eget lands borgere eller andre sivile. Det er i Russlands tilfelle nærliggende å tenke på Syria. Russland har det siste året hatt en ikke ubetydelig sjømilitær tilstedeværelse i det østlige middelhav, bl.a. med større landgangsfartøyer, noe som trolig har å gjøre med den spente situasjonen i Syria og den derværende russiske kolonien.

Det russiske samlebegrepet for amfibieoperasjoner er *morskije desantnye operatsii*, som på Forsvarsministeriets hjemmeside defineres på følgende måte: “Operasjoner i skjæringsfeltet mellom det maritime domenet og landdomenet, herunder [...] innsetting (eventuelt uttrekning) av personell og materiell ved hjelp av amfibiske fartøyer eller kjøretøyer, eventuelt helikoptre.”¹⁷

Når det gjelder de amfibiske fartøyene, skilles det på russisk gjerne mellom “landgangsskip” (*desantnyj korabl'*) og “landgangsbåt” (*desantnyj kater*), på samme måte som man på engelsk skiller mellom “landing ship” og “landing craft”. Landgangsbåter kan som kjent embarkeres på – og operere fra – et landgangsskip. Dette er også tanken med Mistral, selv om dette vil ha langt større helikopterkapasitet enn noen av Russlands nåværende landgangsskip. Russland har i dag omtrent like mange av hver av de to kategoriene; 21 landgangsskip og 19 landgangsbåter (jf. vedlegg B). Dette tilsier at om lag 14 % av den russiske marines totale antall fartøyer (40 av 285) har amfibiske operasjoner som primær rolle.

På grunnlag av variabler som lastekapasitet, toppfart, rekkevidde og utholdenhet, deler russiske forsvarsmyndigheter den russiske marines landgangsskip inn i fire kategorier; “store” (*bol'sjje*), “mellomstore” (*srednye*), “små” (*malye*), og “små luftputefartøyer” (*malye/na vozdusjnoj*

¹⁵ Jf. Iver Johansen, op. cit.

¹⁶ Andrès de Lionis: “How élite is Russia’s naval infantry?” *Jane’s Intelligence Review*, juli 1996, s. 300.

¹⁷ Forsvarsministeriets hjemmeside, <http://www.mil.ru/>.

podusjke). Landgangsbåtene (*desantnye katera*) utgjør en egen (femte) kategori. De russiske forkortelsene som betegner kategoriene er henholdsvis BDK, SDK, MDK, MDKVD og DKA.¹⁸

Dagens inndeling av amfibiske fartøyer i den russiske marine er med andre ord som følger:

- **Store landgangsfartøyer:** *Bolsjoi desantnyj korabl'* (BDK) – deplasement på 3500 til 13 900 tonn, for innsetting av opp til en bataljon (220–440 soldater). Antydte toppfart, rekkevidde og utholdenhet henholdsvis 21 knop, 4000 nautiske mil og 30 døgn.
- **Mellomstore landgangsfartøyer:** *Srednyj desantnyj korabl'* (SDK) – deplasement på 1100 til 3500 tonn, for innsetting av ett til to kompanier (80–220 soldater). Antydte toppfart, rekkevidde og utholdenhet henholdsvis 18 knop, 1000 nautiske mil og 5 døgn.
- **Små landgangsfartøyer:** *Malyj desantnyj korabl'* (MDK) – deplasement på 800 til 1100 tonn, for innsetting et redusert kompani, to eller flere tropper (under 80 soldater).
- **Små/luftputefartøyer:** *Malyj desantnyj korabl' na vozdušnoy podusjke* (MDKVD), samme som ovenfor, men med luftputeskrog.
- **Landgangsbåter:** *Desantnyj kater* (DKA), for innsetting av inntil en tropp.

De fleste av landgangsfartøyene som i dag inngår i den russiske marine, ligger størrelsesmessig i nedre del av den øverste kategorien (“store landgangsfartøyer”), dvs. rundt 3500–4800 tonn.¹⁹

Når Mistral-klassen skal fases inn i strukturen, vil disse havne i en ny kategori, kalt “helikopterbærende amfibielandsettingsfartøyer”, eller *Desantnye vertoletnye korabli-doki* (DVKD).²⁰

Mistral vil ha mer enn fire ganger så stor lastekapasitet som det største operative landgangsfartøyet i dagens russiske marine.

1.3 Rapportens oppbygning

I tillegg til ovenstående innledningskapittel består rapporten av fem kapitler: Kapittel 2 vil se nærmere på dagens russiske amfibiske kapasiteter, med særlig vekt på landgangsfartøyene og deres operative evne. De deler av fartøyparken som er tatt ut av aktiv tjeneste og ligger i opplag, vil bli omtalt i kapittel 3. Kapittel 4 vil ta for seg de nye kapasitetene, dvs. amfibiske fartøyer som er under bygging eller planlegges anskaffet i perioden frem mot 2020. Det er her primært tale om klassene *Mistral* og *Ivan Gren*. Dernest følger, i kapittel 5, en diskusjon av Russlands nåværende og sannsynlige fremtidige konsept(er) for amfibiske operasjoner. Det sentrale spørsmål i dette kapittelet vil være hvor og hvordan Russlands amfibiske kapasiteter kan tenkes å bli brukt i årene som kommer. Avslutningsvis gis en kort oppsummering av studiens funn og hovedkonklusjoner.

¹⁸ Jf. Forsvarsministeriets nettside, hvor det finnes en militær encyklopedi. Oppslagsordet er *desantnyj korabl'*, <http://encyclopedia.mil.ru/encyclopedia/dictionary/details.htm?id=3672@morfDictionary>.

¹⁹ Medregnet last (det være seg personell og/eller kjøretøyer).

²⁰ Man vil også finne betegnelsen UDK (*Universal'nye desantnye korabli / Universal'nye desantnye korabl'-vertoletonostsy*), som betyr noe i retning av “(helikopterbærende) multirolle landgangsfartøy”.

2 Nåværende fartøyer

2.1 Roputsja-klassen

Ryggraden i Russlands nåværende flåte av landgangsskip utgjøres av den såkalte Roputsja-klassen (prosjekt 775).²¹ Det finnes i dag 15 fartøyer av denne klassen i den russiske marine, hvorav 4 i Nordflåten. Fartøyene er bygget i Polen, nærmere bestemt ved Stocznia Północna-verftet i Gdansk, i perioden 1975–1991. Det ble bygget totalt 28 enheter av denne klassen for sovjetmarinen under den kalde krigen. Nærmere halvparten av dem er siden blitt dekommisjonert, og to er blitt solgt til Ukraina og Jemen. De fire nyeste enhetene, som er bygget i perioden 1988–1991, er av en modernisert variant (prosjekt 775M) og har bedre bevæpning og elektronikk enn forgjengerne. Samtlige av sistnevnte enheter er fortsatt i tjeneste. Det kan imidlertid ikke underslås at Roputsjaene, i likhet med de aller fleste av marinens større overflatefartøyer, er forholdsvis gamle (mellom 22 og 38 år, regnet fra leveringstidspunktet). De er heller ikke blitt spesielt godt vedlikeholdt, og mange av dem har nådd, eller er i ferd med å nå, sluttpunktet for sin intenderte levetid. Det at de er blitt bygget ved et utenlandsk verft, har sannsynligvis bidratt til å komplisere arbeidet med vedlikehold og oppgraderinger, herunder tilgangen på reservedeler.²² Likevel er det lite som tyder på at klassen som sådan vil bli faset ut med det første.



Figur 2.1 BDK “Jamal”, et Roputsja-klasse landgangsfartøy, under øvelse i Svartehavet.²³

Roputsja er klassifisert som et stort landgangsfartøy (“BDK”), selv om det ikke har kapasitet til å bære en fullt utstyrt bataljon. Fartøyet er 112,5 meter langt og 15 meter bredt, og lastekapasiteten anslås til ca. 500 tonn, dvs. et tjuetalls pansrede personellkjøretøyer, eventuelt ti stridsvogner og opp til 225 marineinfanterister. Dette tilsvarer i praksis et forsterket marineinfanterikompani. Fartøyet er designet som et tradisjonelt LST-fartøy (*Landing Ship, Tank*) etter RoRo-prinsippet

²¹ Det russiske ordet *Roputsja* er avledet av det polske *Ropukha*, som betyr “panter”.

²² Andrès de Lionis, op. cit., s. 301.

²³ Bildet er hentet fra databasen *Jane’s Fighting Ships*, 2013.

(*Roll on/Roll off*), med porter og lasteramper foran og bak. Selve lastedekket er 95 X 4,5 meter og løper gjennom hele fartøyets lengde. Akterporten brukes gjerne ved lasting, og baugporten ved lossing/ ilandsetting. Lasting og lossing til og fra land kan også skje med kran via luker i fordekket. Fartøyets deplasement med full last anslås til ca. 4080 tonn. Når det gjelder bevæpning, er det enkelte mindre variasjoner mellom de ulike enhetene. Fartøyet var opprinnelig utstyrt med 2 X 2 57 mm kanoner av typen AK-725. De nyere utgavene (prosjekt 775M, bygget fra og med 1988) er utstyrt med en 76 mm kanon av typen AK-176. Fartøyet er også utstyrt med sekundær- og luftvernartilleri, og kan bære inntil 90 sjøminer, som eventuelt kan legges ut via akterporten.

Overføring av personell eller materiell fra en Roputsja til land må enten skje direkte til kai eller til kyst/strand, eller ved at amfibiske kjøretøyer settes ut i vannet i forholdsvis kort avstand fra kysten (jf. figur 2.1). Fartøyet har en dypgang på 3,7–4,2 meter. Dersom den taktiske situasjonen på innsettingsstedet, eventuelt dybdeforholdene eller topografien i kystsonen, ikke tillater at fartøyet går helt inn til land, er utsetting av materiell til vann eneste alternativ. Roputsja-klassen er ikke konstruert for å kunne sette ut landgangsbåter med personell eller kjøretøyer mens fartøyet er i sjøen. Fartøyet har heller ikke noe helikopterdekk. På begge disse punktene må det sies å foreligge en operativ begrensning som ikke finnes på f.eks. Mistral-klassen (jf. kapittel 4.1).

Det følger av ovenstående at Russland i dag ikke har evne til å gjennomføre amfibiske operasjoner fra moderfartøyer lengre fra land, på fagspråket kjent som *over the horizon amphibious operations*. Som påpekt i en nylig og høyst leseverdige masteroppgave av orlogskaptein Patrick Thomas Baker (US Navy),²⁴ er størstedelen (83 %) av verdens kystområder uegnet for amfibiske landsettinger av den type man så under den annen verdenskrig, og som Russland fra tid til annen øver på med sine Roputsja-klasse landgangsfartøyer:

Less than 17 percent of the world's coastlines are capable of supporting a conventional, D-day style landing [...] The Russian Navy can only realistically carry out a direct amphibious assault on a beach. Effectively moving troops and equipment ashore requires a combination of helicopters and smaller landing craft, which are designed to carry both troops and equipment. The current problem for Russia is that they do not have the numbers of dedicated assault landing craft to execute a large-scale amphibious assault from over the horizon.

Når det er sagt, bør det bemerkes at de polskbygde landgangsskipene av Roputsja-klassen, tross sine operative begrensninger, har betydelig lastekapasitet²⁵, rekkevidde²⁶ og utholdenhet²⁷, og at fartøyet har vist sin nytteverdi i øvelser og skarpe operasjoner både under og etter den kalde krigen, i Sovjetunionens/Russlands nærområder så vel som i fjerne farvann. Eksempler som gjerne trekkes frem, er innsetting av en russisk fredsbevarende styrke (260 kjøretøyer og 650 soldater) i det tidligere Jugoslavia i 1999, som foregikk via Thessaloniki, og landsettingen av en

²⁴ Patrick Thomas Baker: *A Study of the Russian Acquisition of the French Mistral Amphibious Assault Warships*. Masteroppgave, US Naval Postgraduate School, Monterey, California, juni 2011, http://www.brookings.edu/~media/events/2011/6/27%20mistral/0627_mistral_thesis.pdf, s. 42–43.

²⁵ 500 tonn.

²⁶ 3500 nautiske mil ved 16 knops fart, og 6000 ved 12 knop.

²⁷ Circa 30 dager.

russisk styrke i Bonio utenfor Poti på østkysten av Svartehavet under Georgia-krigen i 2008. I sistnevnte tilfelle ble landgangsstyrken mobilisert på kort varsel og overført sjøveien fra Novorossijsk. Operasjonen involverte bl.a. to Roputsjaer fra Svartehavsflåtens hovedbase i Sevastopol (“Jamal” og “Tsesar Kunikov”),²⁸ som sammen med andre russiske marinefartøyer forble i beredskap utenfor kysten av Abkhasia frem til 26. september samme år.²⁹

2.2 Alligator-klassen

Alligator-klassen (prosjekt 1171), i Russland kjent som Tapir-klassen, ble designet på slutten av 1950-tallet, i ulike konfigurasjoner. Tanken var at det i tillegg til den militære varianten skulle bygges sivile utgaver for den sovjetiske handelsflåten. Den mer saktegående (og mer drivstoffeffektive) sivile versjonen kom imidlertid aldri i produksjon. Det sovjetiske skipsfartsministeriet trakk seg fra prosjektet på et forholdsvis tidlig tidspunkt, da det viste seg vanskelig å finne et kompromiss mellom sivile og militære behov. Alligator-klassen er bygget som et tradisjonelt LST-fartøy med lasteramper foran og bak, og har slik sett mange likhetstrekk med etterfølgeren Roputsja. Alligator har imidlertid større lastekapasitet enn Roputsja og skal kunne bære inntil 1500 tonn med last, eksempelvis 25–30 pansrede personellkjøretøyer eller inntil 300 soldater.³⁰



Figur 2.2 BDK “Nilokaj Vilkov”, et Alligator-klasse landgangsfartøy tilhørende Stillehavsflåten.³¹

Alligator-klassen er, til forskjell fra Roputsja-klassen, bygget i Russland, eller rettere sagt Sovjetunionen. Det ble bygget i alt 14 enheter av denne klassen ved Jantar-verftet i Kaliningrad i perioden 1964–1975. De aller fleste av dem ble dekommisjonert i løpet av de første fem årene etter Sovjetunionens oppløsning. Noen få enheter er fortsatt i tjeneste i den russiske marine, hvorav tre i Stillehavsflåten og ett i Svartehavsflåten. Til tross for sin svært høye alder, benyttes de fortsatt i øvelser og operasjoner. Et av dem (BDK “Saratov”) deltok også i Georgia-krigen. Det må imidlertid antas at fartøyklassen som helhet vil bli faset ut i løpet av de nærmeste årene.

²⁸ Dmitry Gorenburg: “The Russia Black Sea Fleet after the Georgia War”, PONARS Eurasia Policy Memo No. 48, 2008, http://www.ponarseurasia.org/sites/default/files/policy-memos-pdf/pepm_048.pdf, s. 1.

²⁹ “Bol’sjje desantnye korabli proekta 775” [Store landgangsfartøyer, prosjekt 775], <http://ru.wikipedia.org>.

³⁰ Norman Polmar: *The Naval Institute Guide to the Soviet Navy* (Annapolis, Maryland, 1991), s. 219.

³¹ *Jane’s Fighting Ships*, 2013.

Bevæpningen på disse fartøyene varierer fra utgave til utgave, avhengig av byggetidspunkt. De senere variantene har bl.a. en hevet plattform med raketllaunchere på fordekket, formodentlig for beskytning av strandsonen. Mange av dem har også 57 mm kanoner og 25 mm luftvernartilleri, plassert henholdsvis foran og bak broen (jf. figur 2.2). I et reelt konfliktsenario, særlig hvis det er tale om operasjoner i trusseleksponert kystsoner, vil disse fartøyene uansett operere sammen med eskortefartøyer med større ildkraft, eventuelt også helikoptre med landmålskapasitet. Fartøyet har, i likhet med Roputsja, ingen egen helikopterkapasitet.

I 1980-årene opererte fartøyer av Alligator-klassen jevnlig i Middelhavet, utenfor kysten av Vest-Afrika og i Det indiske hav, ofte med embarkerte marineinfanterienheter. Siktemålet med disse operasjonene var trolig å sende et "signal" til USA og Vesten om at Sovjetunionen hadde evne og vilje til gripe inn dersom noen av Sovjetunionens klientstater skulle bli utsatt for militært press. Etter den kalde krigens slutt og Sovjetunionens oppløsning har slike operasjoner hørt til sjeldenhetene, og Russlands evne til slik symbolsk maktprosjeksjon er i dag sterkt begrenset.

2.3 Pomornik-klassen

Under den kalde krigen lå Sovjetunionen langt fremme når det gjaldt å utvikle luftputefartøyer for militære og sivile/kommersielle formål. Landet var det første til å ta i bruk slike fartøyer i storskala amfibiske operasjoner.³² Med sine luftputeskrog kunne disse fartøyene ankomme landingssonen i stor fart, og dermed utnytte overraskelsesmomentet til sin fordel. De var (og er) også mindre sårbare for sjøminer enn konvensjonelle landgangsfartøyer. Slike fartøyer ble bygget i et ikke ubetydelig antall, og i en rekke ulike størrelse og klasser, særlig på 1970- og 80-tallet.

Den russiske kategoribetegnelsen MDKVD tilsvarende langt på vei det man på amerikansk side kaller for LCAC (*Landing Craft, Air Cushioned*). Av de seks klassene av luftputefartøyer som var i tjeneste i den sovjetiske marine på slutten av 1980-tallet (Aist, Gus, Lebed, Pomornik, Tsaplja og Utenok),³³ er det nå bare Pomornik-klassen (prosjekt 1232.2) som fortsatt seiler. Det ble i perioden 1983–1991 bygget 12 enheter av denne klassen. Fartøyene ble bygget ved Almaz-verftet i St. Petersburg og ved Juzjnaja Totsjka-verftet i Feodosia på Krim. Kun to av fartøyene (MDK "Evgenij Kotsjesjkov" og MDK "Mordovia") er fortsatt i tjeneste i den russiske marine, begge i Østersjøflåten. I tillegg finnes det et mindre antall eksporterte enheter i Ukraina, Hellas og Kina. Pomornik-klassen, i Russland bedre kjent som Zubr-klassen, er et luftpute-landgangsfartøy med betydelig lastekapasitet, høy toppfart og stor manøvrerbarhet i forhold til størrelsen. Fartøyet kan ta seg inn på grunt vann og fortsette et stykke opp på land, forutsatt at bakken ikke skråner mer enn ca. 5 grader og det ikke finnes hindringer høyere enn 1,5–2 meter. Lastedeck er 400 m² stort og lastekapasiteten anslås til nærmere 150 tonn, hvilket tilsvarende tre tyngre stridsvogner eller 8–10 pansrede personellkjøretøyer, samt 230 fullt utrustede marineinfanterister.³⁴

³² Andrès de Lionis: "How élite is Russia's naval infantry?" *Jane's Intelligence Review*, no. 7, 1996, s. 301.

³³ Derek Da Cunha: "Soviet Naval Infantry and Amphibious Lift in the Pacific", *Armed Forces*, no. 7, 1988, s. 450.

³⁴ "Pomornik (Zubr) (Project 1232.2) class", *Jane's Fighting Ships*, 2013.



Figur 2.3 MDK "Mordovia", et Pomornik-klasse luftpute-landgangsfartøy tilhørende Østersjøflåten, landsetter styrker utenfor Kaliningrad under øvelse "Zapad 2013".³⁵

Landsetting via baugporten (jf. figur 2.3) vil i praksis måtte skje på en strand, noe som gjør fartøyet til en potensielt relevant ressurs i bl.a. Østersjøen og Svartehavet, og en mindre relevant ressurs i andre hav- og kystområder. Det siste er trolig noe av grunnen til at størstedelen av de opprinnelige tolv fartøyene er blitt solgt eller hugget opp. De to gjenværende enhetene er etter alt å dømme teknisk krevende å drifte og vedlikeholde, og det er mange usikkerhetsmomenter med hensyn til hvorvidt fartøyklassen har en fremtid i den russiske marine, og i så fall hvor lang. Så vidt vites, finnes det i dag ikke planer om å bygge nye landgangsfartøyer med luftputeskrog. Pomornik-klassen har vært i tjeneste siden 1988, og det siste fartøyet ble satt i tjeneste i 1991.

Fartøyene er bevæpnet med bl.a. 140 mm rakettartilleri og 30 mm luftvernartilleri, og skal kunne bære (og legge) inntil 80 sjøminer, forutsatt at det ikke er annen last om bord. Fremdrifts- og løftesystemet er basert på gassturbinteknologi. Bak på hekken står det tre firebladers flypropeller med en diameter på 5,5 meter, som ved optimale forhold skal kunne bringe fartøyet opp i en fart på over 50 knop. Rekkevidden ved 55 knops fart anslås til ca. 300 nautiske mil, og utholdenheten anslås til fem døgn.³⁶ Med full last om bord (f.eks. tre tyngre stridsvogner) vil den maksimale rekkevidden og utholdenheten trolig være godt under halvparten av dette, og de havgående egenskapene vil neppe være optimale. I praksis vil det trolig være tale om bruk i geografisk avgrensede *shore-to-shore missions*,³⁷ primært i Østersjøregionen. Dette inntrykket bekreftes av måten fartøyene er blitt brukt på under større øvelser i senere år, herunder storøvelsen Zapad

³⁵ Den russiske presidentens pressetjeneste, <http://www.kremlin.ru/news/19290>.

³⁶ Ibid.

³⁷ Andrès de Lionis, op. cit., s. 301.

2009. Et fartøy av den aktuelle klassen vakte for øvrig stor medieoppmerksomhet i august 2013, da det under en øvelse tok seg inn på en tett befolket strand utenfor Kaliningrad.³⁸

2.4 Landgangsbåter

I tillegg til de større landgangsfartøyene som inngår i den russiske marine, finnes det et tjuetalls mindre landgangsbåter (*desantnye katera*, forkortet DKA). Det finnes tre-fire slike i hver av de russiske flåtene, samt seks-sju i den kaspiske flotilje, som for øvrig ikke besitter andre fartøyer for landsetting av styrker (jf. appendiks B).³⁹ Tre klasser av landgangsbåter er fortsatt i tjeneste – Ondrata-klassen, Serna-klassen og Djugon'-klassen – hvorav sistnevnte er den nyeste og største (se nedenfor). Landgangsbåtene er designet for å kunne ta seg inn i grunt vann, med flat bunn, stor oppdrift og liten dypgang, og de kan transportere og landsette personell (typisk en tropp) og/eller materiell (typisk ett til fire kjøretøyer). Lastekapasiteten er med andre ord noe begrenset. Landgangsbåter har også begrenset rekkevidde og er ikke designet for å operere i åpent hav. Samtidig er slike fartøyer tiltenkt en viktig rolle i amfibiske operasjoner, hvor de bl.a. kan brukes til å sette inn en fortropp som kan sikre en strand eller et kystområde før hovedstyrken, bestående av amfibiske kjøretøyer deployert fra et større landgangsfartøy, ankommer landingssonen.



Figur 2.4 og 2.5 Landgangsbåter av Ondrata-klassen (t.v.) og Serna-klassen (t.h.).⁴⁰

Ondrata-klassen (prosjekt 1176), også kjent som Akula-klassen, er designet som en klassisk LCM (*Landing Craft, Mechanized*), med et mannskap på fem personer. Båten er 24,5 meter lang og har et dekk på 12,5 X 3,6 meter. Lastekapasiteten anslås til ca. 50 tonn, hvilket tilsvarer én stridsvogn (T-80 eller tilsv.), eventuelt 22 soldater. Toppfarten er rundt 10 knop. Det er blitt bygget rundt 35 enheter av denne klassen, ved tre-fire ulike verft, fra 1971 og frem til i dag. Et titalls enheter er fortsatt i tjeneste, hvorav tre i Nordflåten, to i Østersjøflåten, én i Svartehavsflåten, fire i Stillehavsflåten, og én i Den kaspiske flotilje.⁴¹ Klassen vil ventelig bli faset ut og erstattet av Djugon'-klassen i løpet av de nærmeste årene.

³⁸ Ifølge Forsvarsministeriets pressetjeneste var det badegjestene som ulovlig hadde tatt seg inn på militært område i Metsjnikovo, jf. "Russian Navy Hovercraft Rams Into Crowded Beach", *RIA Novosti*, 22. august 2013, http://en.rian.ru/military_news/20130822/182917529.html.

³⁹ Bortsett fra eventuelt RHIB-er ("rigid-hulled inflatable boats") eller tilsvarende.

⁴⁰ *Jane's Fighting Ships*, 2013.

⁴¹ Anslagene varierer noe fra kilde til kilde.

Serna-klassen (prosjekt 11770) har mange likhetstrekk med Ondrata-klassen, bl.a. når det gjelder design og størrelse, men har betydelig større toppfart (30 knop ved optimale forhold) og noe større lastekapasitet. Bæreevnen anslås til én stridsvogn, ett til to pansrede personellkjøretøyer (BTR) eller én til to stormpanservogner (BMP), eventuelt nærmere 90 soldater, i så fall uten annen last. Serna-klassen er bygget på 1990- og 2000-tallet, foreløpig i et antall på sju enheter, hvorav alle er i tjeneste (én i Østersjøflåten, én i Stillehavsflåten, én i Svartehavsflåten og fire i Den kaspiske flotilje).⁴² Flere enheter er under bygging. Fartøyet er, i likhet med Ondrata-klassen, ubevæpnet.



Figur 2.6 Djugon'-klasse landgangsfartøy.⁴³

Djugon'-klassen (prosjekt 21820) er det nyeste prosjektet, som ble påbegynt på 2000-tallet. Båten er 45 meter lang og 8,6 meter bred, dvs. om lag dobbelt så stor som forgjengerne, og toppfarten er oppgitt til 35 knop. Fartøyet er bevæpnet med to 14,5 mm mitraljøser. Skroget er bygget i forsterket aluminium, og båten har en lastekapasitet på rundt 140 tonn, hvilket tilsvarer to stridsvogner, eventuelt inntil fire pansrede personellkjøretøyer eller fire lette stormpanservogner. Den første enheten (“Ataman Platov”, se figur 2.6) ble påbegynt i 2006, ved Sredne-Nevskij-verftet i St. Petersburg, og ferdigstilt i 2009. Denne er i dag i tjeneste i Den kaspiske flotilje. Den andre (“Ivan Kartsov”) ble bygget i perioden 2010–2013, ved Vostotsjnaja-verftet i Vladivostok, og forventes å bli satt i tjeneste i Stillehavsflåten med det aller første. Ytterligere tre enheter er under bygging ved Jaroslavl-verftet ved bredden av Volga, 280 km nord for Moskva. Flere enheter av Djugon'-klassen vil trolig bli bygget ved dette og andre verft i årene som kommer.

⁴² “Serna (Project 11770) class”, *Jane’s Fighting Ships*, 2013.

⁴³ *Jane’s Fighting Ships*, 2013.

3 Fartøyer i opplag

I tillegg til de amfibiske fartøyene som i dag tjenestegjør i den russiske marine, finnes det et mindre antall fartøyer i opplag. Det fantes som kjent atskillig flere klasser av slike fartøyer i sovjetmarinen under den kalde krigen, herunder fartøyer med evne til å projisere makt og landsette styrker i til dels fjerntliggende kystområder. Noen få av disse er blitt liggende i opplag, iallfall inntil nylig, og enkelte av de mellomstore og små fartøyene er blitt konvertert til annen militær eller sivil bruk, eksempelvis som logistikkfartøyer eller turistbåter. De langt fleste av de sovjetiske landgangsfartøyene som ikke lenger er i tjeneste, er blitt hugget opp. De resterende fartøyenes høye alder og tekniske tilstand tilsier at de neppe vil kunne moderniseres og igjen tas i bruk i sin opprinnelige rolle. Mistral-kjøpet kan også tolkes som en erkjennelse av at æraen for store, russiskbygde maktprosjeksjonsfartøyer for lengst er forbi.

Samtidig er det mange indikasjoner på at det russiske politiske og militære etablissemets tenkning vedrørende Russlands nåværende og fremtidige behov for amfibiske kapasiteter i betydelig grad er formet av fortiden og den evne landet *tidligere* hadde på dette området. Som bakgrunn for den påfølgende diskusjonen om utviklingen på materiell- og konseptsidene frem mot 2020, herunder anskaffelsen av Mistral-klassen og Ivan Gren-klassen, kan det være på sin plass å se nærmere på to av fartøyklassene fra sovjettiden – Ivan Rogov-klassen og Polnotsjy-klassen. Det eksisterer fortsatt et mindre antall fartøyer av disse (og muligens enkelte andre) klasser, men de er, som nevnt ovenfor, ikke lenger i tjeneste, og dertil i miserabel forfatning.

3.1 Ivan Rogov-klassen

Ivan Rogov-klassen (prosjekt 1174), bygget ved Jantar-verftet i Kaliningrad i perioden 1976–1990, er det største amfibiske fartøyet som har gjort tjeneste i den russiske marine, og før 1991 den sovjetiske. Det er også det eneste sovjetiske/russiske fartøyet som har hatt kapasitet til å bære en tilnærmet fullt utstyrt marineinfanteribataljon. Fartøyets design har mange likhetstrekk med den amerikanske Austin-klassen, som fortsatt er i tjeneste. Fartøyet er 157 m langt og har en samlet lastekapasitet på 2500 tonn, hvilket tilsvarer til 520 soldater og 25 stridsvogner, eventuelt opp mot 80 pansrede personellkjøretøyer. Med færre kjøretøyer i dokken kunne fartøyet romme inntil tre deployerbare luftpute-landgangsbåter (av Lebed-klassen, prosjekt 1206) eller inntil seks konvensjonelle landgangsbåter (av Ondrata-klassen, Serna-klassen eller tilsvarende). Fartøyet, som med full last om bord hadde et deplasement på nærmere 14 000 tonn, hadde en antatt utholdenhet på rundt tre uker. Med en marsjfart på 14 knop var rekkevidden i størrelsesorden 7500 nautiske mil. Bevæpningen inkluderte bl.a. artillerisystemer for bruk mot land-, overflate-, og luftmål.⁴⁴

Ivan Rogov-klassen er for øvrig det eneste sovjetiske/russiske landgangsfartøyet som har hatt en organisk helikopterkapasitet (4 Ka-27 eller Ka-29).⁴⁵

⁴⁴ “Ivan Rogov (Yednorog) (Project 1174) class”, *Jane’s Fighting Ships*, 2013.

⁴⁵ Sammenlignet med Mistral’s helikopterkapasitet (8 Ka-29 + 8 Ka-52K) er dette kanskje ikke så mye å skryte av. Til gjengjeld hadde Ivan Rogov-klassen, med sin beskjedne dyppgang, muligheten til å landsette styrker direkte på en (dertil egnet) strand eller kystlinje, for deretter å trekke seg “baklengs” ut ved hjelp av

De to helikopterdekkene (ett forut og ett akter) kunne også benyttes til mellomlanding av helikoptre fra andre fartøyer, samt helikoptre fra baser på land. Tanking av disse kunne skje på helikopterdekket, uten at helikoptrene måtte trekkes inn i hangaren.



Figur 3.1 BDK "Mitrofan Moskalenko", et Ivan Rogov-klasse landgangsfartøy.⁴⁶

Det ble bygget tre enheter av Ivan Rogov-klassen – "Ivan Rogov" (satt i tjeneste i 1978), "Aleksandr Nikolajev" (satt i tjeneste i 1982) og "Mitrofan Moskalenko" (satt i tjeneste i 1990, jf. figur 3.1). En fjerde enhet ble påbegynt, men aldri fullført. Førstnevnte fartøy gjorde tjeneste i Stillehavsflåten, bl.a. sammen med Kiev-klasse hangarskipet "Minsk". Det ble også observert under øvelser i Østersjøen tidlig på 1980-tallet. Fartøyet ble tatt ut av tjeneste i 1996 og er siden blitt hugget opp. Nummer to, "Aleksandr Nikolajev", tilhørte også Stillehavsflåten, frem til 1997. Det er visstnok fortsatt i opplag på den russiske stillehavskysten i påvente av opphugging. Den tredje og siste enheten, "Mitrofan Moskalenko", tjenestegjorde i Nordflåten på 1990-tallet og ble formelt tatt ut av strukturen i 2012. I nærmere et tiår før dette tidspunkt lå fartøyet kontinuerlig ved kai. Kilder innen det russiske militærindustrielle komplekset annonserte i 2012 at også dette fartøyet vil bli hugget opp. Bakgrunnen var bl.a. at det ville blitt for dyrt å sette det i stand igjen.⁴⁷

3.2 Polnotsjnyj-klassen

Det kan også være på sin plass å nevne Polnotsjnyj-klassen, som er et mellomstort landgangs-fartøy (*srednyj desantnyj korabl'*, eller SDK) som ble bygget i stort antall ved Stocznia Północna-verftet i Gdansk mellom 1967 og 2002. Fartøyet finnes i en rekke versjoner, kalt Polnosjnyj A, B,

aktre anker, jf. Norman Polmar, op. cit., s. 217. Sistnevnte operasjonsmåte må i dag sies å være noe foreldet, ikke minst sett i lys av den risiko man vil måtte eksponere fartøyet for under landsettingen.

⁴⁶ *Jane's Fighting Ships*, 2013.

⁴⁷ Ivan Konovalov: "Samyj bol'sjoj desantnyj korabl' Rossii pojdet na lom"[Russlands største landgangsfartøy går til opphugging], *Izvestia*, 11. september 2012, <http://izvestia.ru/news/534803>.

C, D osv., og opereres fortsatt av land som Angola, Algerie, Aserbajdsjan, Bulgaria, Egypt, India, Syria, Ukraina, Vietnam og Jemen. Også Russland har et mindre antall slike fartøyer igjen, av variantene B (prosjekt 771) og C (prosjekt 773). De fleste av disse, om ikke alle, ligger i opplag. Ett av dem (VTR-140, tidligere SDK-85) tjenestegjør som logistikkstøttefartøy i Nordflåten (jf. figur 3.2).⁴⁸ Fartøyene av Polnotsjnyj-klassen er 73 m lange og har en begrenset lastekapasitet (250 tonn, hvilket tilsvarer inntil åtte pansrede personellkjøretøyer). Til forskjell fra de fleste amerikanske fartøyer av samme type (LST/LSM),⁴⁹ var Polnosjnyj-ene i stand til å levere egen ildstøtte til en landgangsstyrke. Fartøyene var bl.a. utstyrt med Ogon' MLRS⁵⁰ med 140 mm raketter for bruk mot landmål i kystsonen og mindre overflatemål, samt 30 mm luftvernkanoner og Strela 2 (SA-N-5) kortdistanse overflate-til-luft-missiler.⁵¹



Figur 3.2 Mellomstort landgangsfartøy av klassen Polnotsjnyj-C, fotografert utenfor Arkhangelsk sommeren 2012.⁵²

I den grad det fortsatt finnes operative enheter av Polnotsjnyj-klassen i den russiske marine, er disse etter alle solemerker på vei ut. Fartøyet har primært vært brukt i Østersjøen, Svartehavet og Det kaspiske hav, og antallet enheter i Nordflåten og Stillehavflåten har tradisjonelt vært lavt.⁵³ Utfasingen av Polnotsjnyj-klassen startet i praksis allerede fra slutten av 1970-tallet og fortsatte utover på 1980-tallet, da en del av fartøyene ble erstattet av mellomstore luftputefartøyer og større landgangsfartøyer av Roputsja-klassen. Anslagene for hvor mange Polnotsjnyj-er som i skrivende stund ligger i opplag ved de russiske flåtenes baser varierer fra noe kilde til kilde, men det er neppe tale om mer enn maksimalt fem-seks (jf. vedlegg B).

4 Fartøyer under anskaffelse

4.1 Ivan Gren-klassen

Den russiske forsvarsledelsen har lenge vært innforstått med det faktum at størstedelen av Russlands gjenværende landgangsfartøyer er i ferd med å nå sluttpunktet for sin levetid, og til dels har passert dette. I andre halvdel av 1990-tallet ble det på denne bakgrunn designet en ny

⁴⁸ "Polnochny-B Class (Project 771)", *Jane's Fighting Ships*, 2013.

⁴⁹ Landing Ship Tank / Landing Ship Medium.

⁵⁰ Multiple Launch Rocket System.

⁵¹ "Polnochny-B Class (Project 771)", *Jane's Fighting Ships*, 2013.

⁵² Shipspotting, <http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=1611406>.

⁵³ For detaljer, se Norman Polmar, op. cit., s. 220.

BDK-klasse, som i første rekke var ment å erstatte Alligator-lassen. Den nye klassen fikk navnet Ivan Gren-lassen (prosjekt 11711) og har mange likhetstrekk med sin aldrende forgjenger.⁵⁴ Den opprinnelige planen var å bygge i alt seks enheter av den nye klassen.⁵⁵ Dette tallet er siden blitt nedjustert til fire-fem.⁵⁶ Byggingen av den første, som har fått navnet BDK “Viseadmiral Ivan Gren”, ble påbegynt i 2004 ved Jantar-verftet i Kaliningrad. Det hadde da gått nærmere 40 år siden forrige gang den russiske marine mottok et større landgangsfartøy fra et russisk verft.⁵⁷ Mye kompetanse er gått tapt i den mellomliggende perioden, og fremdriften i prosjektet har vært alt annet enn god. Ifølge forsvarsmyndighetene skyldes dette udugelighet og dårlig prosjektledelse fra verftets side. Ifølge verftet skyldes forsinkelsene primært ustabil finansiering.⁵⁸



Figur 4.1 og 4.2 BDK “Viseadmiral Ivan Gren”, det første landgangsfartøyet av Ivan Gren-lassen, under bygging ved Jantar-verftet i Kaliningrad.⁵⁹

“Viseadmiral Ivan Gren” (jf. figur 4.1 og 4.2) ble sjøsatt i mai 2012, og har siden gjennomgått testing og bearbeiding. Spesifikasjonene er blitt endret flere ganger i løpet av byggeprosessen, og det er gjort en rekke større og mindre justeringer på skroget, i fremdriftsmaskineriet og systemene om bord, også etter sjøsettingen. Fartøyet vil neppe bli ferdigstilt før mot slutten av inneværende år (2013), og vil ventelig ikke kunne settes i tjeneste før tidligst i 2014. Fartøyet skal etter planen inngå i Østersjøflåten.⁶⁰ Byggingen av et søsterfartøy av samme klasse ble annonsert i 2012, for levering i 2015, men dette er fortsatt ikke påbegynt. Det ligger heller ikke inne i Forsvarsordren for 2013.⁶¹ Forsvarsministeriet vil ventelig avvente resultatet av testene og tilpasningene som nå

⁵⁴ Prosjektnummeret 11711 indikerer også at Ivan Gren-lassen er å betrakte som en oppdatert versjon av Alligator-lassen (prosjekt 1171). Ivan Gren-lassen er også blitt omtalt som Alligator II.

⁵⁵ Stanislav Zakarjan: “Korabl' 'Ivan Gren' dostojnyj naparnik 'Mistralja'” [Fartøyet 'Ivan Gren' er en verdig partner for 'Mistral'], *Oruzjje Rossii*, 9. oktober 2011, <http://www.arms-expo.ru/049057054048124050053052054056.html>.

⁵⁶ Se f.eks. “Zavod 'Jantar' postroil dlja VMF Rossii desantnyj korabl' 'Ivan Gren' stoimosti 5 milliardov rublej [Jantar-verftet har bygget landgangsfartøyet 'Ivan Gren' for Den russiske marine, til en pris av 5 milliarder rubler], *FlotProm*, 14. mai 2012, http://flotprom.ru/news/?ELEMENT_ID=111878.

⁵⁷ Den siste enheten av Alligator-lassen ble levert i 1975.

⁵⁸ “Opredeleny sroki khodovoykh ispitanyj bol'sjogo desantnogo korablja 'Ivan Gren'” [Frister er satt for sjøtesting av det store landgangsfartøyet 'Ivan Gren'], *Vzglyad*, 25. desember 2012, <http://vz.ru/news/122/12/25/613622.html>.

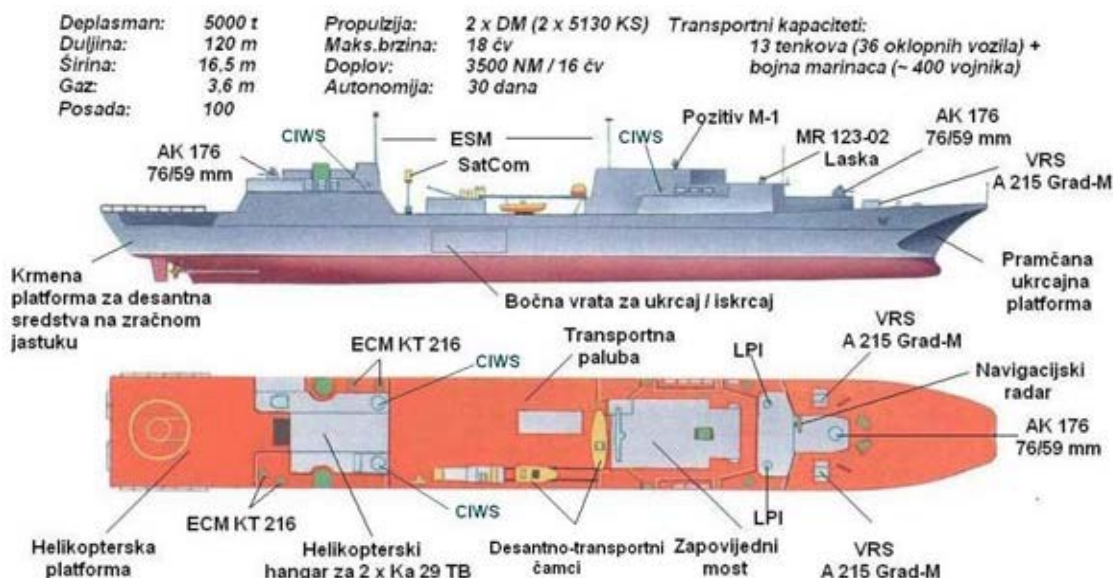
⁵⁹ Wikimedia Commons og http://rusnavy.com/news/navy/index.php?ELEMENT_ID=11472.

⁶⁰ “Russia’s new assault ship launched in Kaliningrad”, *Voice of Russia*, 18. mai 2012, http://english.ruvr.ru/2012_05_18/75195164/.

⁶¹ “Media: Russian Navy to Purchase Twin Sister for Ivan Gren Landing Ship”, *RusNavy.com*, 24. mai 2012, http://rusnavy.com/news/navy/index.php?ELEMENT_ID=15196. Se også “Yantar launches new landing ship for Russian Navy”, *Jane’s Navy International*, 22. mai 2012.

er under implementering før man eventuelt går til serieproduksjon av fartøyet. Det er med andre ord mange usikkerhetsmomenter når det gjelder prosjektets videre skjebne.⁶²

Ivan Gren-klassen er, i likhet med Alligator-klassen, designet ved Nevskoje designbyrå i St. Petersburg. Fartøyet er 120 meter langt og har et deplasement på 5000–5500 tonn. Det er med andre ord større enn den gamle Alligator-klassen. Designet er ellers i store trekk som på klassene Roputsja og Alligator, med lasteramper for hjul- og beltegående kjøretøyer foran og bak. Fartøyet skal ifølge *Jane's Fighting Ships* kunne bære 13 tunge (dvs. 60 tons) stridsvogner, eventuelt 36 pansrede personellkjøretøyer, og inntil 300 soldater.⁶³ Fartøyet kan også innredes for transport av standard 20-fots containere.⁶⁴ Blant de designmessige nyvinningene som ellers trekkes frem, er noen kraftige pongtonger som skal kunne brukes til å understøtte en forlenget baugrampe under overføring av personell og materiell fra fartøy til landingsområde.⁶⁵ Akterut har fartøyet også et helikopterdekk med tilstøtende hangar (jf. figur 4.2), som skal kunne romme et mellomstort fartøyhelikopter, eksempelvis av typen Ka-29 Helix B.⁶⁶ Også dette representerer en viss oppgradering i forhold til klassene Alligator og Roputsja, som ikke har noe helikopterdekk.



Figur 4.3 Skisse av BDK "Viseadmiral Ivan Gren".⁶⁷

På våpensiden er det mye som tyder på at ambisjonsnivået for fartøyet er blitt noe nedjustert i forhold til de opprinnelige planene. Fartøyet hovedvåpen er en 76 mm kanon av typen AK-

⁶² "Modified Alligator (Project 11711E) class", *Jane's Fighting Ships*, 2013.

⁶³ "Modified Alligator (Project 11711E) class", *Jane's Fighting Ships*, 2013.

⁶⁴ Dmitry Gorenburg, Henry Gaffney og Ken Gause: *The Current State of the Russian Navy* (Alexandria, VA: Center for Naval Analyses, 2008), s. 48.

⁶⁵ Ibid. Denne fremgangsmåten omtales på fagspråket som "nekontaktnyj metod" [den kontaktfrie metoden], jf. Jurij Dmitriev: "V Kaliningrade zalozjen novyj desantnyj korabl" [I Kaliningrad har man kjølstrukket et nytt landgangsfartøy], *Izvestia*, 28. desember 2004, s. 6.

⁶⁶ Eric Wertheim: *Naval Institute Guide to Combat Fleets of the World* (Annapolis, MD: Naval Institute Press, 2007), s. 633.

⁶⁷ Wikimapia, http://photos.wikimapia.org/p/00/02/33/70/69_full.jpeg.

176M, som også finnes på M-versjonen av Roputsja. Denne kan brukes mot overflatemål og landmål i kystsonen. Fartøyet skulle etter planen også utstyres med to 30 mm AK-630M maskinkanoner, som typisk brukes i luftvernøyemed, og to stasjoner for A-215 Grad-M (MLRS) rakettssystem (jf. figur 4.3).⁶⁸ Hvorvidt slike og andre til dels kompliserte systemer vil forefinnes på den endelige utgaven av fartøyet – og på eventuelle fremtidige utgaver – gjenstår å se. Det har vært atskillig debatt mellom russiske eksperter om nødvendigheten og hensiktsmessigheten av å utstyre det nye landgangsfartøyet med så vidt omfattende bevæpning, ettersom fartøyet i et stridsscenario uansett må forutsettes å operere sammen med eskorte-fartøyer med betydelig ildkraft. Tilhengerne av et mer “potent” design, deriblant den profilerte forsvarsanalytikeren og pensjonerte kommandøren Konstantin Sivkov, omtaler den nåværende utgaven av fartøyet som en “lett bevæpnet ferje”.⁶⁹ Sivkov og hans likesinnede argumenterer for at landgangsfartøyer av denne typen også bør kunne operere på egenhånd, dvs. kunne understøtte en landgangsstyrke med troverdig bombardements- og luftverneevne, medbrakt på egen kjøll.⁷⁰ Bevæpningen vil naturligvis kunne oppgraderes på et senere tidspunkt, om man skulle finne dette hensiktsmessig.

I likhet med klassene Roputsja, Alligator og Polnotsjnyj, er Ivan Gren-klassen primært designet for strandlandsettinger (*beach landings*). Fartøyet antatte rekkevidde (3500 nautiske mil ved 16 knops fart)⁷¹ må også sies å være forholdsvis begrenset. Til forskjell fra Mistral-klassen, som har et nedsenkbart hangardekk (*well deck*), vil Ivan Gren-klassen ikke kunne deployere landgangsbåter i åpent hav, iallfall ikke via baug- eller akterporten. Den eneste muligheten måtte eventuelt være å medbringe disse på dekk og sette dem ut over ripa ved hjelp av laste- og lossekranen,⁷² noe som i de fleste tenkelige scenarier neppe er optimalt. Dette tilsier at fartøyet i praksis er avhengig av å kunne gå helt inn til kysten for å kunne landsette (eller ta imot) materiell, noe som gjør det sårbart for eventuelle trusler fra land. Å ta et såpass stort fartøy som BDK “Viseadmiral Ivan Gren” helt inn i strandsonen innebærer også en ikke ubetydelig risiko for grunnstøting, særlig ved feilnavigering.⁷³ Slike operasjoner stiller store krav til fartøyet sitt mannskap, og ikke minst den som står til rors under operasjonen. Dersom fartøyet ikke klarer å komme helt inn på grunna, eller nær nok til å kunne nå land ved hjelp av baugrampe/pongtonger, vil det heller ikke kunne få den medbrakte styrken på land. Og hvis (deler av) landgangsstyrken ikke kommer seg (raskt) på land, vil man kunne tape momentum og spolere den taktiske fordel som overraskelsesmomentet kunne ha gitt. Fartøyet vil i verste fall ende opp som en “stor grønn hval” på stranden.⁷⁴

På den andre siden er det hevet over tvil at de nye landgangsfartøyene av Ivan Gren-klassen vil kunne bli et viktig supplement til Mistral-klassen, og vice versa. Dersom klassen blir bygget i det

⁶⁸ “Modified Alligator (Project 11711E) class”, *Jane’s Fighting Ships*, 2013.

⁶⁹ Dar’ja Antosjko: “Flotu mozjet nonadobit’sja esjtsjé odin ‘Ivan Gren’” [Marinen kan komme til å trenge enda en ‘Ivan Gren’], *Izvestia*, 23. mai 2012, <http://izvestia.ru/news/525207>.

⁷⁰ Aleksej Mikhajlov og Dmitrij Bal’burov: “Desantnyj korabl’ ‘Ivan Gren’ ispytajut v sledujusjsem godu” [‘Ivan Gren’ vil bli testet til neste år], *Izvestia*, 25. desember 2012, s. 3, <http://izvestia.ru/news/542141>.

⁷¹ “Modified Alligator (Project 11711E) class”, *Jane’s Fighting Ships*, 2013.

⁷² Patrick Thomas Baker, op. cit., s. 43.

⁷³ Aleksej Mikhajlov og Dmitrij Bal’burov, op. cit., s. 3.

⁷⁴ Ibid.

planlagte antall (fire–fem enheter), vil den kunne bli det den var ment å bli – en erstatning for Alligator-klassen. I situasjoner der trusselbildet og topografien ligger til rette for det, f.eks. operasjoner mot en uforsvart strand eller havn i Østersjøen eller Svartehavet, vil “Viseadmiral Ivan Gren” og dens søsterfartøyer kunne landsette en ikke ubetydelig styrke på relativt kort tid. I motsatt fall, på steder der topografien ikke ligger til rette for strandlandsettinger, eller der det foreligger en reell eller potensiell trussel fra land, vil det kunne være nødvendig å operere fra et moderfartøy lengre fra land. Mistral-klassen, med sin evne til å kunne transportere og sette ut landgangsbåter, og ikke minst sin store helikopterkapasitet, vil kunne gi Russland muligheten til å gjøre det som de nåværende landgangsfartøyene – inkludert Ivan Gren-klassen – ikke kan. Eller for å sitere Patrick Thomas Baker, “The *Mistral* would be the first warship in over 30 years that would allow the Russian Navy to even consider an over the horizon amphibious assault”.⁷⁵

4.2 Mistral-klassen

Russland og det tidligere Sovjetunionen har ikke hatt tradisjon for å henvende seg til utlandet i forbindelse med militære materiellanskaffelser, og særlig ikke store anskaffelser. De væpnede styrkenes materiellpark, inkludert fartøyene som i dag inngår i de sjømilitære styrkene, er i all hovedsak produsert i Sovjetunionen og Russland.⁷⁶ Verken Sovjetunionen eller Russland har tidligere kjøpt marinefartøyer fra et Nato-land, og de prinsipielle motforestillingene mot å gjøre det har vært og er store. Motforestillingene relaterer seg bl.a. til forhold som nasjonal stolthet, arbeidsplasser og frykt for teknologisk sabotasje fra Natos side.⁷⁷

Slik sett kom det som en overraskelse for mange da det i mars 2010 ble innledet forhandlinger mellom Russland og Nato-landet Frankrike om kjøp av store, helikopterbærende amfibie-landsettingsfartøyer av typen Mistral. Forhandlingene kulminerte åtte måneder senere, da President Medvedev 24. desember 2010 ga sitt samtykke til kjøp av to slike fartøyer, til en samlet pris av €1,37 mrd.⁷⁸ (ca. NOK 10,75 mrd.), med en opsjon på kjøp av ytterligere to fartøyer av samme klasse på et senere tidspunkt. Kontrakten ble formelt undertegnet 25. januar 2011, og de to fartøyene skal etter planen leveres i 2014 og 2015.⁷⁹

Det første av de to fartøyene, som har fått navnet “Vladivostok”, ble sjøsatt under en seremoni ved DCNS-verftet⁸⁰ i Saint-Nazaire 15. oktober 2013. Det skal etter planen starte med sjøtesting i

⁷⁵ Patrick Thomas Baker, op. cit., s. 44.

⁷⁶ De polskbygde landgangsfartøyene av klassene Ropoutsja og Polnotsjnyj, bygget under den kalde krigen, hører i så måte til unntakene. Warszawapaktlandet og kommuniststaten Polen var imidlertid å betrakte som en sovjetisk klientstat på dette tidspunktet (før 1991).

⁷⁷ Se Dmitrij Mamin: “Tulonskij gost'. Pjat' ‘argumentov’ v pol'zy ‘Mistralja’” [Gjesten fra Toulouse. Fem ‘argumenter’ for ‘Mistral’], artikkelserie i sju deler, publisert på *flot.com* 23. november 2010. Serien er tilgjengelig på <http://flot.com/nowadays/concept/reforms/guestfromtoulon/> (en engelsk oversettelse, datert 1. februar 2011, er tilgjengelig på <http://rusnavy.com/nowadays/concept/reforms/guestfromtoulon/>).

⁷⁸ €720 mrd. for det første og €650 mrd. for det andre. Se Philippe Chapleau: “Saint-Nazaire: le Dixmunde a quitté la cale profonde pour le bassin C”, *Lignes de défense*, 30. desember 2010, <http://lignesdedefense.blogs.ouest-france.fr/archive/2010/12/29/le-dixmunde-a-quitte-la-cale-profonde-pour-le-bassin-c.html>.

⁷⁹ Aleksej Nikolskij: “Mistral sdulsja” [Mistralen har stilnet], *Vedomosti*, 21. desember 2012; Richard Scott: “New details emerge of Russian BPC configuration”, *Jane’s Navy International*, 19. juli 2012.

⁸⁰ Forkortelsen DCNS stod tidligere for *Direction Technique des Constructions Navales*.

mars 2014. Deretter vil det bli overført til Severnaja-verftet i St. Petersburg for montering av våpen og andre russiske systemer, samt videre testing og kvalitetssikring. Overføring til den russiske Stilehavsflåten vil tidligst kunne skje i november 2014. Det andre fartøyet, som har fått navnet “Sevastopol”, skal etter planen sjøsettes i oktober 2014, og deretter gjennomgå samme prosedyre som forgjengeren. Ifølge kilder i det russiske forsvarsministeriet, skal de to fartøyene stasjoneres i Vladivostok og Petropavlovsk-Kamtsjatskij. En beslutning om hvorvidt det skal anskaffes ett eller to fartøyer til av samme klasse vil bli tatt på et senere tidspunkt, basert på erfaringene med de to første.⁸¹

Potensialet for styrket samarbeid og overføring av teknologi mellom fransk og russisk verfts-industri later til å ha vært en viktig motivasjon for anskaffelsen, iallfall om man skal tro Vladimir Putin, som under forhandlingene og kontraktsinngåelsen var Russlands statsminister, og som trakk frem nettopp dette momentet under sitt besøk til Paris i juni 2010.⁸² Ønsket om teknologi-overføring var av forståelige grunner større på russisk side enn på fransk side. Like fullt ble det bygget ut konstruktive samarbeidsrelasjoner mellom DCNS, en av Europas ledende skipsbyggere, og russiske *Rosoboroneksport*, og det ble etablert et konsortium mellom DCNS/STX og Den forente skipsbyggingskorporasjon (OSK). Videre ble det oppnådd enighet om at moduler av de russiske fartøyene skulle bygges ved russiske verft, etter avtalte spesifikasjoner og ved at OSK opptrådte som underkontraktør for DCNS/STX.⁸³ Noen av de inngåtte kontraktene ble siden endret, da det viste seg at Severnaja-verftet ville få problemer med å overholde de avtalte leveringsfristene.⁸⁴ Implementeringen av de opprinnelige russiske planene om å bygge opp et nytt og moderne verftskompleks på Kotlin-øya utenfor St. Petersburg er også blitt sterkt forsinket.

På russisk side ble Mistral-kjøpet etter alt å dømme trumfet igjennom av en ikke spesielt stor, men desto mer handlekraftig krets av pådrivere, hvori inngikk forsvarsminister Anatolij Serdjukov og marinesjef Vladimir Vysotskij. De to bekledd sine stillinger i femårsperioden fra 2007 til 2012. Dette var en periode preget av de såkalte Serdjukov-reformene, hvor Russlands væpnede styrker gjennomgikk store og til dels dramatiske endringer, og hvor Russlands forsvars-satsing nådde nye høyder gjennom våpenprogrammene GPV-2015 og GPV-2020. Det var også en periode hvor omstendigheten rundt – og erfaringene fra – Georgia-krigen i august 2008 ble viet stor oppmerksomhet. Vysotskij satte Mistral-anskaffelsen inn i denne konteksten ved å hevde at Russland kunne ha nådd sine militære mål i Georgia “på 40 minutter i stedet for 26 timer” dersom den russiske marine på det aktuelle tidspunktet hadde hatt et fartøy av typen Mistral.⁸⁵

⁸¹ “France Floats Out First Russian Mistral Warship”, *RIA Novosti*, 15. oktober 2013, http://en.ria.ru/military_news/20131015/184162663.html.

⁸² “Putin says Russia will buy Mistral only with technology transfer”, *RIA Novosti*, 9. juni 2010, http://en.rian.ru/military_news/20100609/159362277.html.

⁸³ “Russian, French shipbuilders form consortium”, *RIA Novosti*, 1. november 2010, http://en.rian.ru/military_news/20101101/161170512.html.

⁸⁴ “Russia Moves Mistral Stern Construction to France”, *RIA Novosti*, 18. juni 2013, http://en.rian.ru/military_news/20130618/181740361.html.

⁸⁵ “Navy C-in-C Vysotskiy Says Russia in Talks to Buy French Warship”, *Interfax-AVN*, 11. september 2009; Richard Weitz: “Global Insights: Mistral Talks Reveal Russian Shipbuilding Maladies”, *World Politics Review*, 1. desember 2009.



Figur 4.4 Øverstkommanderende for den russiske marine, admiral Vladimir Vysotskij (nr. tre fra venstre), i samtale med representanter for DCNS under EURONAVAL 2008.⁸⁶

Admiral Vysotskij hadde ved flere anledninger vist interesse for den franske fartøyklassen. Under sitt besøk ved EURONAVAL-messen i Paris i oktober 2008 hadde han blant annet hatt samtaler med DCNS (jf. figur 4.4), og i november 2009 ble det gjennomført et besøk av FS Mistral til St. Petersburg. Den franske sjarmoffensiven ble ikke bare godt mottatt på russisk side. Kritikerne mente at marinen heller burde satse på et nytt russisk prosjekt, eksempelvis en modernisert versjon av Ivan Rogov-klassen,⁸⁷ eventuelt bygge Mistral på lisens i Russland.⁸⁸ Vysotskij på sin side fastholdt at Russlands egen verftsindustri, etter en lengre stagnasjons- og forfallsperiode, lå så langt etter Vestens at den i praksis ikke ville være i stand til å bygge et tilsvarende fartøy.⁸⁹ Lignende argumenter ble fremført av generalstabssjef Nikolai Makarov, som etter kontraktsinngåelsen 25. januar 2011 sa at det ville ha tatt Russland “minst ti år” å utvikle noe tilsvarende som Mistral.⁹⁰ Også president Medvedev lot til å dele dette synet. På slutten av 2000-tallet hadde han flere ganger gitt uttrykk for bekymring over den hjemlige industriens tilbakeliggenskap og manglende evne til å designe og produsere det moderne materiellet som Russland har bruk for.⁹¹

Russland har på ingen måte vært alene om å vise interesse for fartøyer av den aktuelle typen. Store og mellomstore amfibiske fartøyer som kan brukes i sivile så vel som militære roller, synes

⁸⁶ *Natsional'naja oborona*, No. 12, 2010, <http://old.nationaldefense.ru/284/112/index.shtml?id=3917>.

⁸⁷ Dmitrij Mamin, op. cit.

⁸⁸ “Russia plans Mistral shipyards”, *Jane's Defence Industry*, 12. januar 2011.

⁸⁹ Jf. intervju med Vladimir Vysotskij i programmet “Vojennyj sovjet” på *Radio Moskvy*, 24. juli 2010, tilgjengelig på <http://echo.msk.ru/programs/voensovet/697595-echo/>.

⁹⁰ “Russian military justifies purchase of Mistral ships”, *RIA Novosti*, 10. februar 2011, http://en.rian.ru/military_news/20110210/162543317.html. Se også Guy Anderson: “Briefing: Russia and Mistral – the shape of things to come”, *Jane's Defence Weekly*, 28. juni 2011.

⁹¹ Pavel Felgenhauer: “Medvedev Scolds Defense Industry and Pledges Huge Spending”, *Eurasia Daily Monitor*, Vol. 6, No. 171, 23. september 2010, <http://www.jamestown.org/programs/edm/archives/2010/>.

å appellere til en ikke ubetydelig kundekrets, og internasjonalt synes produksjonen av slike fartøyer å være økende.⁹² Eksempler fra de siste 10–15 årene inkluderer, i tillegg til den franske Mistral-klassen, den sørkoreanske Doko-klassen, den australske Canberra-klassen, den nederlandske Rotterdam-klassen, det new zealandske fartøyet Canterbury, den japanske Osumi-klassen og den spanske Galicia-klassen. Også Tyrkias marine skal være i ferd med å bygge et nytt amfibiefartøy, og land som Canada, India, Malaysia og Sør-Afrika har sondert muligheten for å gjøre det samme. Den britiske og den amerikanske marine har styrket sin amfibiske evne gjennom byggingen av henholdsvis HMS Ocean og Bay-klassen (RN) og San Antonio-klassen (USN).⁹³ Den globale finanskrisen har naturligvis lagt en demper på mange av byggeplanene, kanskje særlig i Europa. På den andre siden fremstår slike fartøyer for noen lands vedkommende som et forholdsvis rimelig alternativ til fullblods hangarskip. Det siste gjelder trolig også Russland, som i en årrekke fremover vil måtte klare seg uten sitt eneste gjenværende sådanne.⁹⁴

Mistral-klassen skiller seg grunnleggende fra de amfibiske fartøyene som i dag inngår i den russiske marine (jf. vedlegg A). Designet er et annet, og lastekapasiteten er betydelig større. Fartøyet er 199 meter langt, 32 meter bredt og har et deplasement på henholdsvis 16 500 tonn (uten last) og 21 300 tonn (med full last). Mistral er med andre ord mer enn fire ganger så stort som de gamle fartøyene av Roputsja-klassen. Mistral har også betydelig større rekkevidde enn noen av Russlands nåværende amfibiske fartøyer.⁹⁵ Fremfor alt har Mistral stor kapasitet på helikoptersiden, noe dagens russiske landgangsfartøyer mangler. Helikopterdekket på 6400 m² har landingsplasser for seks helikoptre. Hangaren på den franske varianten av fartøyet rommer i alt 16 helikoptre av typen NH-90. Fartøyet kan i tillegg medbringe 450 soldater (opp til 900 for kortere oppdrag), og opp til 70 hjulgående kjøretøyer, eventuelt opp til 13 stridsvogner, eller en blanding av de to kjøretøykategoriene.⁹⁶ På det nedsenkbare nederste dekket kan fartøyet medbringe landgangsbåter for kjøretøyer og/eller personell (jf. figur 4.5), eksempelvis fire landgangsbåter av typen LCM (som hver kan bære én 55-tonns Leclerc-stridsvogn), to større L-CAT katamaraner av typen EDA-R (som det finnes fire av i den franske marine), eller to større LCAC luftputefartøyer (som i dag finnes i det amerikanske og det britiske marinekorpset).⁹⁷

Når det gjelder konfigurasjonen på de russiske Mistralene, er det ved flere anledninger blitt diskutert om noen av de russiskbygde landgangsbåtene (jf. kapittel 2.4) vil kunne operere fra disse fartøyene, i så fall hvilken/hvilke, hvor mange, og hvilke tilpasninger som eventuelt må

⁹² Se f.eks. Richard Scott: "Power projectors", *Jane's Defence Weekly*, Vol. 48, No. 30, 27. juli 2011, s. 21–28.

⁹³ Robert Farley: "Russia Joins the 'Amphib' Club with French Mistral Deal", *World Politics Review*, 8. april 2010.

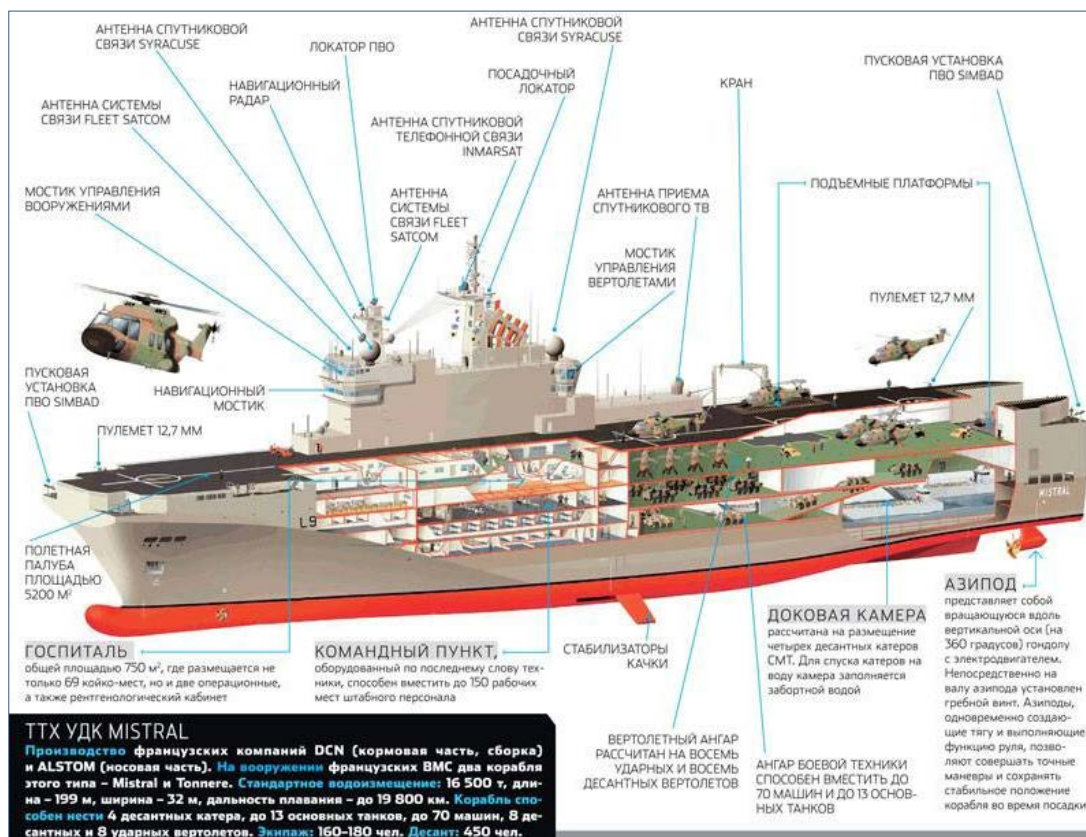
⁹⁴ Den russiske marines flaggskip og eneste gjenværende operative hangarskip, Admiral Kuznetsov, skal i perioden frem mot 2017 (og sannsynligvis enda lengre) være ute av tjeneste for å gjennomgå en omfattende ombygging og modernisering ved Sevmasj-verftet i Severodvinsk.

⁹⁵ Ca. 10 700 nautiske mil ved 15 knops fart.

⁹⁶ "Mistral class", *Jane's Fighting Ships*, 2013.

⁹⁷ Ibid.

gjøres på moderskip eller landgangsbåt(er).⁹⁸ Ingen av de foreslåtte løsningene på dette problemet fremstår som spesielt optimale.



Figur 4.5 Tverrsnitt av det franske amfibielandsettingsfartøyet Mistral.⁹⁹

Fra fransk side ble det opprinnelig foreslått å levere fartøyet med L-CAT-katamaraner, noe som på et tidlig tidspunkt ble avvist fra russisk side. Heller ikke amerikanskproduserte LCAC-fartøyer skal være aktuelle. Selv produserer ikke Russland luftputefartøyer som eventuelt kunne vært en erstatning. Murena-klassen (prosjekt 12061), som det ble eksportert tre enheter av til Sør-Korea midt på 2000-tallet, er for bred og høy til å få plass i buken på Mistral, og er dessuten tatt ut av produksjon. Den russiske marineanalytikeren Vladimir Sjtsjebakov trekker frem Serna-klassen som en mulig kandidat. Det skal være plass “minst to” slike båter på Mistral.¹⁰⁰ Serna-båtene er 25 meter lange, dvs. noe kortere enn de amerikanske LCAC-ene, men de er også betydelig smalere. Dette gjør at plassutnyttelsen i dokken ikke blir optimal. Når det gjelder Djugon'-båtene, er disse i utgangspunktet for høye til å få plass i dokken på Mistral. Dette problemet kan muligens løses ved å forkorte masten. Det vil uansett ikke være plass til mer enn én av dem. Eventuelt vil man kunne få plass til én Djugon' og én Serna.¹⁰¹

⁹⁸ Ivan Konovalov: “Minoborony ostavilo ‘Mistral’ bez desantnykh katerov” [Forsvarsministeriet har ikke landgangsbåter til Mistral], Izvestia, 3. september 2012, <http://izvestia.ru/news/534211>

⁹⁹ Pikabu.ru, http://apikabu.ru/img_n/2011-11_1/mf2.jpg.

¹⁰⁰ Ibid.

¹⁰¹ Andrej Samsonov: “Katera dlja russkikh Mistralej” [Landgangsbåter til de russiske Mistral-ene], Vojenno-promyslennyj kur'er, 26. desember 2012, <http://vpk-news.ru/articles/13778>.

Den russiske marine avviser at spørsmålet om landgangsbåter for Mistral fortsatt er uløst, og hevder at både Serna-klassen og Djugon'-klassen i prinsippet er kompatible med Mistral.¹⁰² Hvorvidt og i hvilken grad man vil lykkes med integrasjonen mellom Mistral og en, to eller flere klasser av russiskproduserte landgangsbåter, og i så fall hvilke(n), gjenstår å se. Det er mye som tyder på at Forsvarsministeriet i første rekke betrakter Mistral som en operasjonsplattform for helikoptre og amfibiske kjøretøyer (som det er plass til mange av på henholdsvis øvre og nedre dekk), og ikke primært som et moderfartøy for personell- eller kjøretøybærende landgangsbåter.

I tillegg til den store lastekapasiteten (helikoptre, kjøretøyer og personell), skiller Mistral seg fra Russlands nåværende amfibiske fartøyer ved sin allsidighet og multirolleevne. Det har for eksempel et moderne kommandosenter på 850 m² med 150 arbeidsstasjoner, som kan konfigureres på ulike måter, avhengig av behov. Fartøyet kan med andre ord settes opp som kommandofartøy for sjøoperasjoner, eventuelt også landoperasjoner eller fellesoperasjoner. Fartøyet kan også benyttes som hospitalskip. Sykestuen på 900 m² har 69 sengeplasser, hvorav sju er egnet for intensivbehandling. Kapasiteten kan utvides med ytterligere 50 sengeplasser i hangarområdet. Sykestuen på de franske enhetene av fartøyet er komplett utstyrt med operasjonsrom og røntgenutstyr, og kan suppleres med en mobil CT-skanner og annet utstyr ved behov.¹⁰³

En tredje vesentlig forskjell mellom Mistral og dagens russiske marinefartøyer, er at førstnevnte i stor grad er bygget etter sivile spesifikasjoner,¹⁰⁴ og at fartøyet egen bevæpning er forholdsvis begrenset. Mistral er med andre ord ikke et krigsfartøy bygget for å bombardere en strandsone eller motstå missiler, torpedoer eller miner. Den franske utgaven av fartøyet er utstyrt med selvforsvarssystemer med forholdsvis begrenset rekkevidde, og er slik sett avhengig av å operere sammen med mer potente eskortefartøyer i et trusselutsatt operasjonsteater. Bestykningen på Mistral og Tonnerre består i dag av to Sinbad launchere for 90 mm Mistral overflate-til-luft-missiler og fire 12,7 mm mitraljøser. Ytterligere bevæpning inkludert i det franske designet, herunder to Breda-Mausler 30 mm kanoner intendert for baugpartiet, er fortsatt ikke montert.¹⁰⁵

De to fartøyene som nå bygges for den russiske marine, skal etter planen utstyres med betydelig tyngre defensiv og offensiv bevæpning enn hva tilfellet er på de franske Mistralene. De russiske fartøyene skal angivelig utstyres med bl.a. to 30 mm kanoner av typen AK-630, luftvernssystemet Gibka 3M-47 og kryssermissiler av typen Kalibr/SS-N-27 Sizzler.¹⁰⁶ Sistnevnte kan brukes mot

¹⁰² “V OPK nasjli desantnye katera dlja Mistralej” [Det militærindustrielle kompleks har funnet landgangsbåter til Mistral], Lenta.ru, 6. september 2012, <http://lenta.ru/news/2012/09/06/serna>.

¹⁰³ Ibid.

¹⁰⁴ Designet er i stor grad basert på prinsippene for sivile RoRo-fartøyer (*Roll on/Roll off*), og de franske Mistralene er bygget i samsvar med sivile standarder, inkludert IMOs konvensjoner SOLAS og MARPOL. Fartøyene er, som de første i den franske marine, klassifisert av Bureau Veritas. For detaljer, se Yves Le Gal og Emmanuel Desclèves: “Classification of Military Ships: The French Experience”, *Veristar*, 2007, <http://www.veristar.com/content/static/veristarinfo/images/3283.1.CLASSIFICATION%20OF%20MILITARY%20SHIP-NPTS%202007-LEGAL-24.pdf>.

¹⁰⁵ “Mistral class”, *Jane's Fighting Ships*, 2013.

¹⁰⁶ “Russian Mistral to Have Attack Weapons, Contrary to French Ones”, *ARMS-TASS*, 27. februar 2012, http://rusnavy.com/news/newsofday/index.php?ELEMENT_ID=14415&print=Y; Fjodor Dianov: “Rossijskie 'Mistrali'” [De russiske Mistralene], *Natsional'naja oborona*, No. 11, november 2012,

ubåter, overflate- og landmål. Den ekstra vekten av de planlagte russiske våpensystemene, samt det faktum at Vladivostok og Sevastopol trolig er ment å kunne operere i områder med mer krevende værforhold enn det Mistral og Tonnerre er ment å operere i, har medført et behov for betydelige – og åpenbart fordyrende¹⁰⁷ – justeringer i forhold til det opprinnelige designet.

Flere av de planlagte endringene vil etter alt å dømme påvirke fartøyets totalvekt og dessuten kunne influere negativt på dets havgående egenskaper.¹⁰⁸ Helikopterdekket må for eksempel heves med minst én meter for å få plass til de tiltenkte russiske transport- og angrepshelikoptrene i hangaren under (både Ka-29 Helix og Ka-52K Alligator er høyere enn NH-90). Hevingen av helikopterdekket vil igjen kunne få betydning for fartøyets fribord, som allerede i utgangspunktet er så høyt at det ifølge kritikerne vil kunne fungere som et “vindfang”, særlig ved operasjoner i værharde områder.¹⁰⁹

Det er også tale om å isforsterke skroget for å sette fartøyet i stand til å operere i større deler av Russlands kystfarvann (Barentshavet/Arktis, Østersjøen, og nord i Stillehavet), også vinterstid.¹¹⁰ Andre planlagte modifikasjoner er installasjon av vifter for å bedre luftingen av hangaren, slik at man kan holde de store luftelukene lukket vinterstid, og et elektrisk oppvarmings/avisningssystem for deler av helikopterdekket.¹¹¹ Med sitt designmessige utgangspunkt i franske operative behov, er Mistral-klassen i dag ikke konstruert for å kunne operere i lufttemperaturer lavere enn minus 10° Celcius (noen kilder sier minus 7°).¹¹² Dette kan bli et problem for Russland. Det vil også kunne by på utfordringer å skaffe egnet drivstoff til fartøyets turbogeneratorene, da russiske raffinerier i dag ikke produserer diesel av den type og kvalitet som fartøyet er konstruert for.¹¹³

Ovennevnte utfordringer har også vært sentrale ankepunkter mot anskaffelsen blant de som har vært og er imot den, deriblant nåværende visestatsminister med ansvar for forsvarssektoren, Dmitrij Rogozin, og viseformannen for Den militærindustrielle kommisjon, Ivan Khartsjenko. Da Rogozin i januar 2013 talte ved Akademiet for militærvitenskap (*Akadmiya Vojennykh Nauk*) i Moskva, lot han ikke anledningen gå fra seg til å påpeke det “besynderlige” i å anskaffe

<http://www.oborona.ru/includes/periodics/navy/2012/1016/17279379/print.shtml>; Xavier Vavasseur: “Vladivostok, Russian Navy future Mistral-class LHD, specificities and characteristics”, *Navy Recognition*, 17. mars 2013, http://www.navyrecognition.com/index.php?option=com_content&task=view&id=936.

¹⁰⁷ Frankrike betalte i sin tid rundt én milliard euro for sine to, mens Russland vil måtte betale 1,37 for sine. Forskjellen på 37 % har dels å gjøre med teknologisk fordyrelse, og dels fordyrende endringer i designet.

¹⁰⁸ Aleksandr Konovalov: “Nevospolnimaja zadatsja” [En uløselig oppgave], *Ogonëk*, No. 19, 14. mai 2012, s. 18.

¹⁰⁹ Aleksandr Mozgovoij: “Polundra! K nam edet frantsuzskij UDK” [Se opp! Det kommer et fransk helikopterhangarskip til oss], *Nezavisimaja gazeta*, 21. januar 2011, http://nvo.ng.ru/concepts/2011-01-21/10_udk.html.

¹¹⁰ Ibid.

¹¹¹ Patrick Thomas Baker, op. cit., s. 53–54. Se også Aleksandr Mozgovoij: “Mistraljam, kazjetsja, nasjli primenenie” [Det virker som man har funnet en anvendelse for Mistralene], *Natsional'naja oborona*, No. 3, 18. mars 2013, <http://www.oborona.ru/includes/periodics/navy/2013/0318/112410355/detail.shtml>.

¹¹² Dmitrij Mamin, op. cit.

¹¹³ “No Fuel in Russia for French-Built Warship – Deputy PM”, *RIA Novosti*, 5. februar 2013, http://en.rian.ru/military_news/20130205/179239693.html.

landgangsfartøyer “som ikke virker i temperaturer under minus sju grader”.¹¹⁴ I et møte med russiske forsvarsbedrifter på omtrent samme tidspunkt omtalte Kharstjenko beslutningen om å kjøpe Mistral som “absurd”, med klar adresse til tidligere forsvarsminister Anatolij Serdjukov.¹¹⁵

Det bør imidlertid understrekes at verken Rogozin eller Khartsjenko, eller for den saks skyld president Putin, har tatt til orde for å annullere kontrakten som ble inngått i januar 2011, og som nå er under full implementering. Det har heller ikke nåværende forsvarsminister, Sergej Sjoigu, eller nåværende marinesjef, admiral Viktor Tsjirkov. Holdningen deres synes å være at dette bare ville påføre landet flere utlegg, uten noe resultat i form av nye fartøyer.

Utsiktene for anskaffelse av ytterligere to fartøyer av den aktuelle klassen fremstår dog ikke som spesielt lyse. Trolig vil man avvente ferdigstillingen og innfasingen av de to første, og se hvordan disse fungerer i praksis, før man eventuelt vurderer anskaffelse av ytterligere to, slik det opprinnelig ble lagt opp til. Og selv om de to som nå er under bygging, skulle vise seg å innfri optimistenes forventninger, er det på ingen måte gitt at det vil bli kjøpt ytterligere to. Russlands økonomiske situasjon på beslutningstidspunktet vil naturligvis også være en faktor i vurderingen.

5 Operasjonskonsept

5.1 Marineinfanteriet som ressurs

Det russiske marineinfanteriet, hvis historie gjerne føres tilbake til Peter den stores tid, er i betydelig grad preget av fortiden og erfaringene fra den annen verdenskrig og den kalde krigen. De første russiske enhetene av denne troppearten ble etablert i 1705, da Peter den store overførte to regulære infanteriregimenter til den russiske marine, som var blitt etablert ni år tidligere. Deres primære oppgave var å ivareta sikkerheten til tsarens nyetablerte flåte i Østersjøen og dessuten fungere som en “ekspedisjonær” styrke som kunne gjennomføre strandhugg i og utenfor regionen. I de mer enn 300 årene som er gått siden den gang, har det russiske marineinfanteriet deltatt i en rekke kriger, konflikter og felttog, primært i Russlands vestlige, sørlige og østlige nærområder. Listen inkluderer bl.a. den store nordiske krig (1700–1721), syvårskrigen (1756–63), felttogene mot Det ottomanske riket på 17- og 1800-tallet, Krimkrigen (1853–56), den russiske-japanske krig (1904–05) og første og annen verdenskrig (1914–18 og 1941–45).¹¹⁶

¹¹⁴ Anastasija Novikova: “Dmitrij Rogozin: ‘Mistrali’ klimatitsjeskij ne podkhodjat Rossii” [Mistralene passer ikke klimatisk til Russland], *Komsomol'skaja pravda*, 26. januar 2013. Se også “Russian deputy PM sceptical about usability of French warships”, *BBC Monitoring International Reports*, 26. januar 2013.

¹¹⁵ “V VPK sjtsjitatjut nelepym i usjtsjebnym resjenie kupit' ‘Mistrali’” [Innen det militærindustrielle kompleks betrakter man beslutningen om å kjøpe ‘Mistral’ som meningsløs og skadelig], *RIA Novosti*, 24. januar 2013, http://ria.ru/defense_safety/20130124/919596967.html. Se også Trude Pettersen: “Russian defense officials criticizing Mistral contract”, *BarentsObserver*, 28. januar 2013, <http://barentsobserver.com/en/security/2013/01/russian-defense-officials-criticizing-mistral-contract-28-01>.

¹¹⁶ Norman Polmar, op. cit., s. 56. Se også Peter Antill: “Russian Naval Infantry”, *Military History Encyclopedia*, 2001, http://www.historyofwar.org/articles/weapons_russiannavallong.html.

Under siste verdenskrig vokste det sovjetiske marineinfanteriet til et omfang av 40 brigader, seks uavhengige regimenter og tallrike uavhengige bataljoner. Hovedtyngden av disse enhetene kjempet i praksis som landbaserte infanterienheter og var i liten grad involvert i amfibiske operasjoner. I løpet av krigen gjennomførte marineinfanteriet 114 amfibiske landsetninger, hvorav mange var småskala raids utført på kort varsel av en styrke av troppsstørrelse eller mindre. Mer enn halvparten av disse operasjonene ble planlagt og organisert på mindre enn 24 timer.¹¹⁷

Det ble imidlertid også gjennomført et antall større, forberedte landsetninger som involverte et betydelig antall fartøyer og atskillige tusen marineinfanterister. Blant de meste kjente av disse, som av ulike grunner har fått en spesiell plass i Sovjetunionens og marineinfanteriets historie, er landgangene i Kertsj (stredet mellom Svartehavet og Azov-havet) og Feodosia (på Krim), begge i 1941, landgangen i Novorossijsk (nordøst i Svartehavet) i 1943 og landgangen på de vest-estiske øyene (i Østersjøen, nord for Riga-bukta) i 1944. De samlede tyske tapene i sistnevnte operasjon (*Moonsundskaja operatsia*) ble anslått til nærmere 7000.¹¹⁸ I august 1945 besatte sovjetiske marineinfanterister også de nordlige Kurilene, som siden 1875 hadde vært under japansk kontroll.

Etter krigen ble det sovjetiske marineinfanteriet oppløst som egen troppeart, og de gjenværende styrkene ble i 1947 overført til kystforsvaret. Offensivt orienterte amfibiestyrker ble på dette tidspunktet betraktet som ideologisk problematiske, fremfor alt fordi de utgjorde et potensielt redskap for ekspansjonisme og imperialism. Det var en utbredt oppfatning at slike styrker primært var noe som kapitalistiske land, deriblant USA og Storbritannia, holdt seg med. Det sovjetiske marineinfanteriet gjenoppstod først på 1960-tallet, da marinesjef Sergej Gorsjov lyktes med å overbevise landets politiske ledelse om at dette var en troppeart som Sovjetunionen og den sovjetiske marine hadde bruk for. Den sikkerhetspolitiske konteksten på dette tidspunktet (1961–62) var naturligvis en annen enn den hadde vært under krigen, og gjenoppbyggingen av det sovjetiske marineinfanteriet ble nå betraktet som en naturlig og nødvendig del av landets militære modernisering. Nye fartøyer ble bygget, og ved hver av de fire sovjetiske flåtene ble det etablert egne marineinfanteriregiment, som siden ble utvidet til (minst) brigadestørrelse.

Tre tiår senere, på slutten av 1980-tallet, rådet sovjetmarinen over et åttitalls landgangsfartøyer og verdens største flåte av amfibiske luftputefartøyer, og marineinfanteriet talte nærmere 18 000 soldater. Selv om det sovjetiske marineinfanteriet fortsatt ikke kunne måle seg med det amerikanske i volum og rekkevidde, holdt det etter manges mening et høyt operativt nivå. Professor og marineanalytiker Milan Vego ved US Naval War College skrev for eksempel at Sovjetunionen, med sine daværende amfibiske kapasiteter i bl.a. Østersjøen og Svartehavet, måtte antas å kunne være “fairly successful in conducting tactical-sized naval landings over short distances [...] with little or no time for preparation”.¹¹⁹

¹¹⁷ Ibid.

¹¹⁸ For detaljer, se admiral Vladimir Valujev: “Baltijskij flot v gody Velikoj Otetsjestvennoj vojny” [Østersjøflåten under Den store fedrelandskrigen], *Morskoj sbornik*, No. 5, 2005, s. 32–36.

¹¹⁹ Milan Vego: *Soviet Naval Tactics* (Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1992), s. 364–365.

Etter slutten av den kalde krigen og Sovjetunionens oppløsning er det russiske marineinfanteriet og de øvrige amfibiske kapasitetene, inkludert den amfibiske fartøyparken, blitt sterkt redusert i volum, på samme måte som andre deler av Russlands væpnede styrker. Marineinfanteriet teller i dag ca. 8000 soldater, dvs. 44 % av mannskapstallet fra 1989. Den amfibiske fartøyparken har forfalt og er blitt redusert til en brøkdel av Sovjetunionens. Like fullt har “de sorte beretene” også på 1990- og 2000-tallet demonstrert sin anvendelighet og stridsevne, bl.a. under Russlands to kriger i Tsjetsjenia (1994–95 og 1999)¹²⁰ og Georgia-krigen i 2008.¹²¹ Det er i dag intet som tyder på at det russiske marineinfanteriet vil bli oppløst eller dramatisk nedbygget i årene som kommer. Tvert imot settes det mye inn på å videreutvikle troppearten og modernisere materiellet som styrkene benytter seg av, inkludert fartøyer, kjøretøyer og helikoptre.

Mistral-anskaffelsen vil utvilsomt føre med seg et utvidet personell- og materiellbehov for det russiske marineinfanteriet. Etablering av havnefasiliteter og utbygging av landbasert infrastruktur for fartøyene som nå er under bygging i Frankrike, skal allerede være i gang ved Stillehavsfåtens hovedbase i Vladivostok.¹²² Hvordan investeringen på sikt vil påvirke marineinfanteriets personell- og materiellsituasjon, gjenstår å se. Det har bl.a. vært tale om å etablere en ny marineinfanteribataljon for hvert av de nye fartøyene.¹²³ Ifølge en kilde i den russiske marines hovedkvarter skal de planlagte bataljonene settes opp med tre kompanier (ett for innsetting med helikopter, ett for innsetting med pansrede amfibiske kjøretøyer og ett for innsetting med Zodiac-type motorbåter), et bombekasterbatteri, rekognoserings-, anti-stridsvogn- og luftverntropper samt logistikk- og støtteenheter.¹²⁴ Det er imidlertid ikke gitt at nevnte planer vil materialisere seg. Mye vil avhenge av bevilgningsnivået fremover, og av prioriteringene på strategisk nivå. Det er ikke utenkelig at man, iallfall i en overgangsfase, vil måtte trekke på personell fra allerede eksisterende avdelinger når “Vladivostok” og “Sevastopol” skal bemannes og settes i tjeneste.

På materiellsiden arbeides det bl.a. med anskaffelse av en ny stormpanservogn (BMP) som kan operere fra Mistral. Det russiske forsvarsministeriet skal ha utarbeidet et sett av spesifikasjoner, hvorav det fremgår at man ønsker seg noe i retning av amerikanske LVPT-7/AAV-7, dvs. en stor og kraftig vogn med tykk pansring og gode svømmeegenskaper. De amfibiske kjøretøyene som det russiske marineinfanteriet i dag benytter seg av (deriblant BMP-2, BMP-3 og BTR-80/82/82A, jf. figur 5.1), skal ifølge ekspertene ikke være store nok eller ha god nok pansring for bruk i intensiv strid. Det forsvarsmyndigheten og marinen ønsker seg, er en massiv, beltegående vogn

¹²⁰ Enheter fra den 61. marineinfanteribrigade på Kola deltok i til dels harde kamper i og utenfor Groznyj både i 1995 og 1999, og avdelingens tapstall i de to krigene var henholdsvis 64 og 16, dvs. totalt 80. Se Sergej Vasil'jev: “Gde oni – tam pobeda” [Der de er, er seieren], *Krasnaja zvezda*, 30. april 2008, s. 12.

¹²¹ Denise Hammick: “Georgia loses three naval ships during Russian raid”, *Jane's Defence Weekly*, 13. august 2008.

¹²² “Glavkom VMF o razvitii Vojenno-morskogo flota Rossii v blizjajszej perspective” [Russlands marinesjef om den russiske marines utvikling i nærmeste fremtid], *ARMS-TASS*, 26. juli 2012, <http://arms-tass.ru/?page=article&aid=109031&cid=25>.

¹²³ Aleksej Mikhailov: “VMF sozdast dlja 'Mistralja' batal'jony sptsnaza” [Marinen vil etablere bataljoner av spesialstyrker for Mistral], *Izvestia*, 3. oktober 2012. Se også “Russian Navy to Form Marine Battalions for Mistral Ships”, *RusNavy*, 4. oktober 2012, http://rusnavy.com/news/newsofday/index.php?ELEMENT_ID=16068.

¹²⁴ Ibid.

på nærmere 30 tonn som kan romme minimum 15 soldater med full personlig utrustning og annet plasskrevende materiell som bombe- og granatkastere og grovkalibrede mitraljøser.¹²⁵ Oppdraget med å designe den nye vognen har gått ut på anbud, og valg av prosjekt vil neppe bli foretatt før tidligst våren 2014.¹²⁶ Selv om det trolig er tale om en liten serie, vil produksjons-, utprøvnings- og godkjenningprosessen ventelig ta noe tid. Det kan med andre ord ikke påregnes at nye amfibiske stormpanservogner vil stå klare på kaien i det øyeblikk de nye fartøyene ankommer fra Frankrike.



Figur 5.1 Pansrede amfibiske personellkjøretøyer av typene BTR-82A (t.v.) og BTR-82 (t.h.).¹²⁷

Når det gjelder de russiske helikoptrene som planlegges anskaffet for Mistral – Ka-52 og Ka-29 – så vil disse trolig kunne være klare til innfasing i løpet av relativt kort tid. Marineversjonen av angrepshelikopteret Ka-52 Alligator (jf. figur 5.2), kalt Ka-52K, er allerede under bygging ved Progress-fabrikken i Det fjerne Østen, riktignok i en prototypvariant.

Nylige modifikasjoner inkluderer bl.a. sammenfoldbare rotorblader og bedre radar og navigasjonssystemer.¹²⁸ Planen er å ha den endelige versjonen klar innen utgangen av 2014 eller tidlig i 2015, dvs. omtrent samtidig med Mistral-leveransene.¹²⁹ Helikopterets våpensystemer, inkludert dets laserstyrte missiler og 30 mm maskinkanon, kan brukes mot upansrede og pansrede bakkemål, inkludert fiendtlig personell i frontlinjen og på dypet, og mot sakteflyvende luftmål. Helikopteret kan også brukes som rekognoseringsplattform, og til å lede andre helikoptre i et koordinert luftangrep.¹³⁰

Det taktiske transporthelikopteret Ka-29 Helix B (jf. figur 5.3), som har en lastekapasitet på inntil 16 soldater, er allerede i produksjon. Dette er i praksis en oppgradert versjon av tidligere

¹²⁵ Aleksej Mikhajlov og Dmitrij Bal'burov: "Minoborony zakazyvaet bronetekniku dlja 'Mistralej'" [Forsvarsministeriet bestiller pansrede kjøretøyer til Mistralene], *Izvestia*, 31. januar 2013, s. 1, også tilgjengelig på <http://izvestia.ru/news/543939>.

¹²⁶ Ibid.

¹²⁷ *Jane's International Defence Review*, 7. desember 2012. Sistnevnte har lettest bevæpning av de to.

¹²⁸ Gareth Jennings: "Russian Navy to receive first Ka-52K helos shortly", *Jane's Defence Weekly*, 30. oktober 2012.

¹²⁹ Alexander Mladenov: "Force Report: Russian Navy", *Air Forces Monthly*, Vol. 286, januar 2012, s. 80.

¹³⁰ "Ka-52 Alligator Attack Helicopter, Russian Federation", *Airforce Technology*, <http://www.airforce-technology.com/projects/ka52-alligator-attack-helicopter-russia/>.

varianter, herunder Ka-27, som ble serieprodusert i stort antall i sovjettiden. De Mistral-spesifikke tilpasningene som må gjøres på Ka-29, vil neppe være spesielt dyre eller tidkrevende.¹³¹



Figur 5.2 Ka-52 Alligator angrepshelikopter.¹³²



Figur 5.3 Ka-29 Helix transporthelikopter

Hver av de russiske Mistralene skal i henhold til nåværende planer få tildelt en luftving på 30 helikoptre, hvorav inntil 16 vil kunne få plass på selve fartøyet.¹³³ Fordelingen på det enkelte fartøy vil trolig avhenge av oppdraget og den øvrige lasten, men “standardoppsettet” vil sannsynligvis være 8 angrepshelikoptre (Ka-52 K) og 8 transporthelikoptre (Ka-29 Helix B).¹³⁴ Begge helikoptertypene vil formodentlig ha en viktig rolle å spille under amfibiske operasjoner, fremfor alt som ildstøtteplattform for landgangsstyrken og som plattform for luftlandsetting eller luftevakuering av personell.¹³⁵

Forutsatt at systemintegrasjonen mellom fartøyer, helikoptre, amfibiske kjøretøyer, landgangsbåter og personell blir vellykket (noe som ikke er en selvfølge), må det antas at Mistralanskaffelsen og den pågående moderniseringen av det russiske marineinfanteriet og relaterte støtteavdelinger på sikt vil føre til en ikke ubetydelig oppgradering av Russlands evne til å understøtte sine geopolitiske ambisjoner og projisere makt i utvalgte operasjonsteatre.

5.2 Aktuelle operasjonsområder

Den geografiske lokaliseringen av den russiske marines amfibiske kapasiteter, herunder basene til de amfibiske fartøyene og flåtenes marineinfanteriavdelinger, kan gi en indikasjon på hvor man ser for seg at styrkene kan bli brukt. Dette kapittelet vil diskutere utviklingen i seks tradisjonelle øvingsområder – og potensielt aktuelle operasjonsteatre – for Russlands amfibiske styrker: Stillehavet, Svartehavet, Det kaspiske hav, Middelhavet, Østersjøen og Nordområdene.

¹³¹ “Russian Navy Plans to Assign 30 Helicopters to Each Mistral”, *RIA Novosti*, 19. september 2012, http://en.rian.ru/military_news/20120919/176054142.html.

¹³² *Jane's Defence Weekly*, 2012.

¹³³ “Russian Navy Plans to Assign 30 Helicopters to Each Mistral”, op. cit.

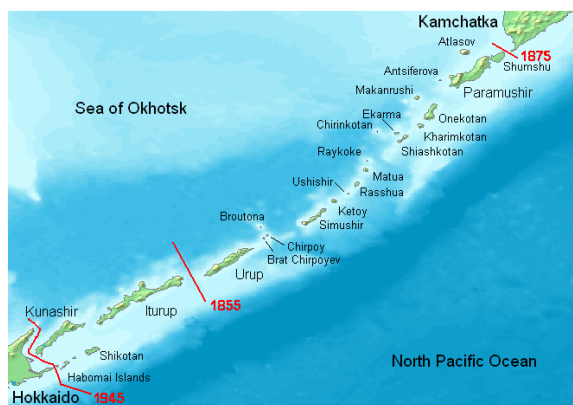
¹³⁴ Ivan Konovalov: “VMF opredelilsja s aviagruppirovkoj dlja 'Mistralja'” [Forsvarsministeriet har bestemt seg når det gjelder luftving for Mistral], *Izvestia*, 20. september 2012, s. 1.

¹³⁵ Åtte fartøybaserte transporthelikoptre av ovennevnte type vil i ett “løft” kunne sette inn eller trekke ut en styrke på 128 soldater (8 x 16). Helikoptrene vil imidlertid ikke kunne ta eller lande av samtidig, ettersom det i utgangspunktet ikke er plass til mer enn seks på dekket. De to siste må i så fall flyttes opp fra hangaren etter at de seks første har tatt av, og prosedyren må reverseres ved retur.

5.2.1 Stillehavsregionen

Når det gjelder Stillehavsregionen – og her tenkes det fremfor alt det nordvestlige stillehav og Okhotsk-havet – er det liten tvil om at Russlands langvarige konflikt med Japan om eierskapet til de sørlige Kurilene (jf. figur 5.4) lenge har vært, og fortsatt er, en kilde til bekymring på russisk politisk og militært hold. Det bilaterale forholdet og retorikken mellom de to land spisset seg til i kjølvannet av president Medvedevs høyprofilerte besøk til en av de omstridte øyene – Kunashir – i januar 2011.¹³⁶ Kort tid etter, i februar samme år, ble det fra Generalstabens side annonsert planer om å utstasjonere langtrekkende luftvernsystemer av typen S-400 på øygruppen.¹³⁷

Gjennom store deler av etterkrigstiden var spørsmålet om Kurilene også en viktig drivkraft bak oppbyggingen av amfibiske kapasiteter på den russiske Stillehavskysten.¹³⁸ På samme måte som det var viktig for Sovjetunionen under den kalde krigen, er det viktig for dagens Russland å ha evnen til raskt å kunne besette de omstridte øyene med amfibiske styrker dersom landets råderett over dem skulle bli forsøkt utfordret fra japansk eller annet hold. Som det fremgår av senere års strategier og doktriner, finnes det på russisk side en utbredt frykt for at Japan på et tidspunkt skal forsøke å ta tilbake de sørlige delene av øygruppen eller på annen måte true eller utfordre russisk jurisdiksjon på eller rundt de omstridte øyene.¹³⁹ Denne frykten var etter alt å dømme også en viktig del av rasjonalet bak Mistral-kjøpet og beslutningen om å basere Mistral i Vladivostok.¹⁴⁰



Figur 5.4 Kurilene.¹⁴¹



Figur 5.5 Landgangsøvelse på Kamtsjatka.¹⁴²

Sett fra russisk ståsted, er det maktpåliggende å ha kontroll over de maritime forsyningslinjene mellom Kamtsjatka og de sørlige Kurilene, og ikke minst ferdsele inn og ut av Okhotskhavet (jf.

¹³⁶ Patrick Thomas Baker, op. cit., s. 66.

¹³⁷ “Russia to deploy modern missile defense systems on disputed Kurile Islands”, *RIA Novosti*, 15. februar 2011, http://en.rian.ru/military_news/20110215/162608640.html.

¹³⁸ På slutten av 1980-tallet hadde det sovjetiske marineinfanteriet her nådd divisjonsstørrelse, se Derek Da Cunha: “Soviet Naval Infantry and Amphibious Lift in the Pacific”, *Armed Forces*, no. 7, 1988, s. 447.

¹³⁹ Se f.eks. Ilya Kramnik: “Who should fear Russia’s new military doctrine?” *RIA Novosti*, 23. oktober 2009, <http://en.rian.ru/analysis/20091023/156567212.html>.

¹⁴⁰ Se f.eks. “Russia needs Mistral to Protect Kuril Islands – General Staff”, *RIA Novosti*, 8. juni 2010, http://en.rian.ru/military_news/20100608/159349478.html.

¹⁴¹ Wikipedia Commons, http://en.wikipedia.org/wiki/File:Demis-kurils-russian_names.png.

¹⁴² <http://twwer.livejournal.com/>, 12. desember 2011 (bildet er tatt i september samme år).

figur 5.4), som er et viktig operasjonsområde for Stillehavslåtens strategiske ubåter. Stasjonering av egne helikopterbærende amfibielandsettingsfartøyer i regionen vil kunne bidra til å redusere risikoen for at Russland i en krise- eller krigssituasjon mister kontrollen over øyer og streder i dette strategisk viktige havområdet. Sammen med andre tilgjengelige ressurser, inkludert Stillehavslåtens kryssere og destroyere, vil Mistral kunne bidra til at Russlands østlige SSBN-flåte ikke utsettes for uakseptable overflate- eller undervannstrusler i sitt primære bastionområde.

Russland har naturligvis også notert seg Kinas fremvekst som politisk, økonomisk og militær stormakt og den stadig mer synlige kinesiske sjømilitære tilstedeværelsen i Stillehavsregionen. Russland er nøye med å påpeke at Stillehavslåtens øvingsvirksomhet, inkludert de jevnlige landgangsovelsene i Zavojko-bukta utenfor Petropavlovsk-Kamtsjatskij sørøst på Kamtsjatka-halvøya (jf. figur 5.5), ikke retter seg mot noe spesifikt land.¹⁴³ Samtidig ligger det i kortene at andre lands – inkludert Kinas – økende militære nærvær i regionen er en vedvarende kilde til bekymring for russerne. Russland ønsker trolig å vise at landet er i stand til å motstå militært press og om nødvendig kan gjennomføre offensive amfibiske operasjoner for å sikre sine interesser i Stillehavsregionen. Russlands økende opptatthet av regionen kan også tolkes i lys av det faktum at den amerikanske marine – primært som en konsekvens av Kinas oppsving – er i ferd med å flytte en stadig større del av sine militære ressurser, inkludert noen av de amfibiske, mot samme region.

Russlands amfibiske kapasiteter i Stillehavsregionen består i dag av primært av marineinfanteri-avdelinger basert i Vladivostok (“155. marineinfanteribrigade”) og på Kamtsjatka (“3. marineinfanteriregiment”), samt en skvadron av landgangsfartøyer (“100. landgangsfartøybrigade”¹⁴⁴), lokalisert i Fokino mellom Vladivostok og Nakhodka. Sistnevnte enhet inkluderer rundt fire større landgangsfartøyer, hvorav tre Roputsjaer (“Osljabja”, “Peresvet” og “BDK-98”) og én Alligator (“Nikolaj Vilkov”), pluss fire landgangsbåter av klassene Serna og Akula.¹⁴⁵ Fartøyene deltar jevnlig i landgangsovelser, primært i regionen, unntaksvis også i andre kystfarvann.

5.2.2 Svartehavet

I Svartehavet står Russland overfor sikkerhetspolitiske utfordringer som primært relaterer seg til de tidligere sovjetrepublikkene Georgia og Ukraina, samt Nato-landet Tyrkia i sør, som også kontrollerer passasjen mellom Svartehavet og Middelhavet via Bosporus og Dardanellene. Ettersom Mistral ikke er å betrakte som et fullverdig hangarskip, omfattes det heller ikke av den såkalte Montreaux-konvensjonen, som siden 1936 har satt begrensninger for hvilke og hvor store fartøyer som kan transittere gjennom de tyrkiske stredene. I en “normaltilstand” skulle det med andre ord ikke være noe i veien for slik transit.¹⁴⁶ Permanent stasjonering av Mistral ved

¹⁴³ Se f.eks. Roger N. McDermott: “Reflections on Vostok 2010: Selling an Image”, *Eurasia Daily Monitor*, Vol. 7, No. 134, 13. juli 2010, <http://www.jamestown.org/programs/edm/archives/2010/>.

¹⁴⁴ Min oversettelse. Betegnelsen som brukes på russisk er *brigada desantnykh korablej*.

¹⁴⁵ Anslagene varierer noe fra kilde til kilde.

¹⁴⁶ I andre scenarioer, eksempelvis en tilspisset regional konflikt mellom Russland og Nato, er det ikke utenkelig at Tyrkia vil kunne gjøre det vanskelig for fartøyet å ta seg inn i (eller for den saks skyld ut av) Svartehavet.

Svartehavsflåtens hovedbase i Sevastopol på Krim fremstår imidlertid som et lite sannsynlig scenario, gitt den manglende fleksibiliteten dette ville kunne medføre for Russland.

Det er selvsagt fullt mulig at nevnte fartøy kan bli *deployert* til Svartehavet for kortere eller lengre tidsrom, særlig dersom det skulle oppstå en spent situasjon à la Georgia-krigen i 2008. Hensikten vil i så fall være å heve Russlands amfibiske evne i regionen og legge til rette for en rask innsetting av styrker, jf. admiral Vysotskijs “40 minutter vs. 26 timer”-resonnement.¹⁴⁷ Mistral's helikopterkapasitet vil i denne forbindelse kunne være særlig relevant, eksempelvis som et supplement til Svartehavsflåtens konvensjonelle amfibiske innsetningsmidler. Mistral vil eventuelt også kunne anvendes som kommandofartøy dersom det på ny skulle bli aktuelt med en militær intervensjon i Georgia eller andre deler av Sør-Kaukasus.¹⁴⁸

Når det er sagt, kan det påpekes, som Putin gjorde i et intervju med fransk fjernsyn i 2010, at Russland i utgangspunktet ikke er “avhengig” av Mistral for å kunne ivareta sine sikkerhetspolitiske interesser i Kaukasus.¹⁴⁹ Russland har allerede betydelig mengder militært materiell, inkludert pansrede personellkjøretøyer, stridsvogner og artilleri, i de okkuperte delene av Georgia (Abkhasia og Sør-Ossetia). Russiske styrker kontrollerer også Roki-tunellen mellom Nord- og Sør-Ossetia og andre landverts forsyningslinjer. Svartehavsflåtens landgangsfartøyer, som ble benyttet under krigen i 2008, vil ved behov kunne overføre ytterligere personell og/eller materiell fra Sevastopol eller Novorossijsk. Georgia kan i dagens situasjon vanskelig sies å utgjøre noen militær trussel mot Russland. Det samme gjelder for øvrig Ukraina, særlig nå som leieavtalen for den russiske marinebasen i Sevastopol er blitt forlenget med (minst) 25 år¹⁵⁰ og de to lands presidenter er kommet til tentativ enighet om en maritim avgrensingslinje i Kertsj-stredet.¹⁵¹

Den russiske Svartehavsflåtens nåværende amfibiske kapasiteter inkluderer blant annet marineinfanteriavdelinger stasjonert i Sevastopol (“810. marineinfanteribrigade”) og Temrjuk (“382. marineinfanteribataljon”), samt en skvadron av landgangsfartøyer, også stasjonert i Sevastopol (“197. landgangsfartøybrigade”). Sistnevnte består blant annet av fire Roputsjaer (“Azov”, “Novotsjerkassk”, “Tsesar' Kunikov” og “Jamal”), tre Alligatorer (“Nikolaj Fil'tsjenkov”, “Orsk”¹⁵² og “Saratov”) og to landgangsbåter av klassene Serna og Akula. Svartehavets nordøstlige kyst, nærmere bestemt strendene utenfor badebyen Anapa mellom Sotsjij og Kertsj-stredet, er et hyppig benyttet øvingsområde for de russiske amfibiske styrkene i Svartehavet.

¹⁴⁷ Se fotnote 85 (s. 27).

¹⁴⁸ Patrick Thomas Baker, op. cit., s. 71.

¹⁴⁹ Vladimir Socor: “Moscow Keeps Paris on Edge Over the Mistral Affair”, *Eurasia Daily Monitor*, Vol. 7, No. 113, 11. juni 2010, <http://www.jamestown.org/programs/edm/archives/2010/>.

¹⁵⁰ Avtalen er forlenget frem til 2042, med mulighet ytterligere fem års forlengelse, dvs. frem til 2047, jf. Anatoly Medvedsky: “Deal Struck on Gas, Black Sea Fleet”, *Moscow Times*, 22. april 2010, <http://www.themoscowtimes.com/business/article/deal-struck-on-gas-black-sea-fleet/404501.html>.

¹⁵¹ “Russia, Ukraine Agree on maritime Border Delimitation”, *RIA Novosti*, 13. juli 2012, <http://en.rian.ru/russia/20120713/174576071.html>.

¹⁵² Sannsynligvis i opplag.

5.2.3 Det kaspiske hav

Det kaspiske hav er en innsjø omgitt av fem stater – Russland, Aserbajdsjan, Kazakhstan og Turkmenistan og Iran. Russland deler lande- og sjøgrenser med to av dem (Aserbajdsjan og Kazakhstan), og landets sokkelkrav er overlappende med flere av de andres. Den russiske marines kaspiske flotilje utgjør et viktig redskap i ivaretagelsen av Russlands geopolitiske interesser i denne oljerike regionen. De fire post-sovjetiske statenes marinestyrker i regionen består i betydelig grad av etterlatenskaper etter Sovjetunionens kaspiske flotilje, som ble delt mellom statene etter Sovjetunionens oppløsning.

Russlands amfibiske kapasiteter i Det kaspiske hav er av forståelig grunner mindre i størrelse enn tilsvarende kapasiteter i landets fire havgående flåter. I senere år har imidlertid flere av de fem kyststatene, deriblant Russland, forsøkt å modernisere sine sjømilitære ressurser i regionen, inkludert de amfibiske. For Russlands vedkommende er det primært tale om anskaffelse av nye missilkorvetter, og nye landgangsbåter av klassene Serna og Djugon' (jf. kapittel 2.4).¹⁵³ De russiske landgangsbåtene – én Akula, fire Serna og én Djugon' ("Ataman Platonov") – har sin hjemmehavn i Kaspisk ("242. fartøysdivisjon"). Russland har også mindre marineinfanteri-avdelinger stasjonert i Kaspisk ("414. bataljon") og Astrakhan ("727. bataljon").

5.2.4 Middelhavet

Middelhavet skiller seg fra de øvrige operasjonsteatrene ved at det ikke grenser mot Russlands landterritorium og ved at de russiske fartøyene som opererer der er hentet fra nærliggende (og til dels fjerntliggende) flåter, primært Svartehavsflåten, Østersjøflåten og Nordflåten. Like fullt er Middelhavet, og særlig det østlige middelhav, i ferd med å bli et stadig viktigere operasjonsområde for den russiske marine, slik det var for den sovjetiske marine under den kalde krigen. Tilstedeværelsen ble den gang kjent under betegnelsen "femte operative skvadron". Skvadronen ble etablert i kjølvannet av den arabisk-israelske seksdagerskrigen i juni 1967 og eksisterte frem til desember 1992.¹⁵⁴ Russland har i senere år gjenetablert en mer eller mindre permanent sjømilitær tilstedeværelse i dette havområdet, hvori også amfibiske kapasiteter inngår.¹⁵⁵

Den løpende logistikkstøtten til de russiske fartøyene som til enhver tid oppholder seg i (eller transitterer gjennom) Middelhavet, kan fra tid til annen by på utfordringer. Særlig gjelder dette i dagens situasjon, hvor det råder stor og økende usikkerhet med hensyn til situasjonen i Syria, hvor den russiske marine har sin lokale forsyningsbase. De russiske fasilitetene i Tartus er for øvrig forholdsvis enkle og omfatter primært et kaianlegg med pongtonger og utstikkere, tre–fire lagerbygninger, en tørrdokk og et flytende verksted i form av vedlikeholdsfartøyet "PM-138",

¹⁵³ "Russia's Caspian Flotilla to get 5 Assault Ships", *RIA Novosti*, 5. januar 2013, http://en.rian.ru/military_news/20130105/178595643/Russias_Caspian_Flotilla_to_Get_5.html.

¹⁵⁴ Vladimir Zaborskij: "Sovjetskaja Sredizemnomorskaja Eskadra", *Nezavisimoe Vojennoe Obozrenie*, 13. oktober 2006, s. 5, også tilgjengelig på http://nvo.ng.ru/history/2006-10-13///5_eskadra.html.

¹⁵⁵ Andrei Smirnov: "Russia returns to the Mediterranean: Fifth Soviet Navy squadron is back?" *Voice of Russia*, 26. februar 2013, http://voiceofrussia.com/2013_02_26/Russia-returns-to-the-Mediterranean-Fifth-Soviet-Navy-Squadron-is-back/.

stilt til disposisjon av Svartehavsflåten.¹⁵⁶ Det russiske personellet ved basen varierer noe i antall, men er sjelden over 50 personer. Basen, som ble etablert i 1970-årene, er primært tilrettelagt for kortvarige anløp i etterforsynings- eller reparasjonsøyemed, for ett til to fartøyer om gangen. Gitt sikkerhetssituasjonen og den begrensede kapasiteten, er anlegget ikke egnet for permanent eller langvarig basering av fartøyer.¹⁵⁷ Det med andre ord ikke tale om noen fullskala marinebase.

Ettersom det fortsatt bor atskillige titalls tusen russiske statsborgere i Syria, er det viktig for Russland å ha muligheten til raskt å evakuere disse, inkludert det russiske personellet ved basen i Tartus, dersom Assad-regimet skulle falle eller den pågående borgerkrigen skulle eskalere ytterligere. Til dette trenger man landgangsfartøyer som på kort varsel, og ledsaget av eskorte-fartøyer, kan gjennomføre en kontrollert evakuering via den syriske vestkysten.¹⁵⁸ I et scenario der de nødvendige fartøyene allerede er til stede i regionen, vil evakueringen kunne skje raskere enn om evakueringsressursene må overføres fra Svartehavet, Østersjøen eller Barentshavet til det østlige middelhav. Seilingstiden fra Sevastopol, som er nærmeste russiske marinebase, til Tartus er for de fleste aktuelle fartøyers vedkommende i størrelsesorden fire-fem dager.¹⁵⁹

I januar–februar 2013 gjennomførte enheter fra den russiske marines fire flåter en av sine største øvelser på flere tiår utenfor kysten av Syria. Styrken på 15–20 fartøyer inkluderte bl.a. Slava-klasse rakettkrysseren “Moskva” (fra Svartehavflåten), Udaloy-klasse destroyerne “Marsjal Sjaposjnikov” og “Severomorsk” (fra henholdsvis Stillehavflåten og Nordflåten), Kashion-klasse destroyeren “Smetlivyj” (fra Svartehavflåten), Neustrasjimyj-klasse fregatten “Jaruslav Mudrij” (fra Østersjøflåten). I tillegg deltok seks store landgangsfartøyer av klassene Roputsja og Alligator (“Kaliningrad”, “Novotsjerkassk”, “Aleksandr Sjabalin”, “Saratov”, “Nikolaj Filtsjenkov og “Azov”), og en håndfull logistikk- og støttefartøyer. Videre deltok enheter fra marineinfanteriet og luftlandestyrkene (VDV). Øvelsen utspilte seg i åpent hav så vel som i kyst- og strandsonen, og det ble bl.a. trent på amfibiske landsettinger og evakuering av personell og materiell, begge deler under (simulert) ildstøtte fra de medvirkende eskortefartøyene.¹⁶⁰

Lignende øvelser har vært avholdt i samme region både før og etter øvelsen i januar–februar 2013. Sommeren 2012 anløp tre av Nordflåtens Roputsjaer (“Aleksandr Ostrakovskij”, “Georgij Pobedonostsev” og “Kondopoga”) Tartus, hvor de øvde på mange av de samme scenarioene (jf. figur 5.6). Fartøyene hadde for anledningen med seg stridsgrupper av kompanistørrelse, bestående av bl.a. marineinfanteri og amfibiske kjøretøyer (BTR-80/82A) fra Kolahalvøya, og ble eskortert av Udaloyen “Admiral Tsjabanenko”, som er Nordflåtens best bevæpnede destroyer.¹⁶¹

¹⁵⁶ Christopher Harmer: “Russian Naval Base Tartus”, Institute for the Study of War, 31. juli 2012 http://www.understandingwar.org/sites/default/files/Backgrounder_Russian_NavalBaseTartus.pdf.

¹⁵⁷ Mikhail Barabanov og Ruslan Alijev: “Rossijskie interesy v Sirii: mify i real'nost” [Russlands interesser i Syria – myter og realiteter], rapport, Tsentr Analiza Strategij i Tekhnologij (CAST), 27. juni 2012, s. 5.

¹⁵⁸ Aleksej Nikol'skij: “Desant sovmetstjat s evakuatsiej” [Landgangsstyrke kombineres med evakueringsstyrke], *Vedomosti*, 21. juni 2012, <http://www.vedomosti.ru/newspaper/2012/06/21>.

¹⁵⁹ Andrei Smirnov, op. cit.

¹⁶⁰ Viktor Litovkin: “Russian maneuvers off the Syrian coast”, *Russia and India Report*, 25. januar 2013, http://indrus.in/world/2013/01/25/russian_maneuvers_off_the_syrian_coast_21869.html.

¹⁶¹ “Rossijskie desantnye korabli idut v sirijskij port” [Russiske landgangsfartøyer går til syrisk havn], *NTV*, 3. august 2012, <http://www.ntv.ru/novosti/317897>. Se også Thomas Nilsen: “Warships sail from

Den kontinuerlige tilstedeværelsen som den russiske marine har i Middelhavet, er for øvrig atskillig mindre enn den amerikanske (Sixth Fleet). Det russiske nærværet består i skrivende stund av fire-fem større fartøyer (inkludert to landgangsfartøyer), samt et mindre antall støttefartøyer. Styrken har tradisjonelt og i senere år vært sammensatt av fartøyer fra marinens fire havgående flåter, særlig Svartehavsflåten, Østersjøflåten og Nordflåten, og opprettholdes ved hjelp av en på forhånd fastlagt rotasjonsordning.¹⁶² Dette vil trolig også være situasjonen i årene som kommer. Det foreligger i dag ingen konkrete planer om å utvide styrkens størrelse.



Figur 5.6 Russisk Roputsja-klasse landgangsfartøy på øvelse i Middelhavet.¹⁶³

Det er imidlertid verdt å merke seg at Middelhavet på flere hold har vært omtalt som et aktuelt operasjonsteater for Mistral-fartøyene som nå er under bygging for den russiske marine. Blant momentene som gjerne trekkes frem av russiske forsvarskommentatorer,¹⁶⁴ er fartøyenes store lastekapasitet og potensial som evakueringsressurs og som plattform for luftbåren eller amfibisk innsetting av styrker. Mistral vil dessuten kunne fungere særdeles godt som kommandofartøy ved større russiske, eller for den saks skyld flernasjonale, operasjoner i Middelhavet og nærliggende regioner. Ifølge spesifikasjonene vil fartøyet være utstyrt med både franske (SENIT-9) og russiske kommunikasjons- og ledelsessystemer, noe som innebærer økt interoperabilitet og gode muligheter for samvirke med Nato-styrker. Et tredje moment er at standardutgaven av fartøyet klimatisk sett egner seg bedre for operasjoner i Middelhavet (og Svartehavet) enn i værharde og isutsatte havområder lenger nord, inkludert Barentshavet, Østersjøen og det nordlige stillehav.¹⁶⁵

Severomorsk towards Syria”, *BarentsObserver*, 10. juli 2012,

<http://barentsobserver.com/en/security/warships-sail-severomorsk-towards-syria-10-07>.

¹⁶² “Russia’s Mediterranean Task Force to Rotate 4 Ships”, *RIA Novosti*, 4. september 2013,

http://en.ria.ru/military_news/20130904/183163497/Russias-Mediterranean-Task-Force-to-Rotate-4-Ships.html.

¹⁶³ NTV, 3. august 2012, <http://www.ntv.ru/novosti/317897>.

¹⁶⁴ Se f.eks. Aleksandr Mozgovoij: “Mistraljam, kazjetsja, nasjli primenenie” [Det virker som man har funnet en anvendelse for Mistralene], *Natsional'naja oborona*, No. 3, 18. mars 2013,

<http://www.oborona.ru/includes/periodics/navy/2013/0318/112410355/detail.shtml>.

¹⁶⁵ Ibid.

Det mest relevante motargumentet mot å gjøre Middelhavet til et permanent operasjonsteater for Mistral, er spørsmålet om hjemmehavn. Stasjonering i Tartus kan i praksis utelukkes, stasjonering i Sevastopol krever betydelig utbygging, og trolig samtykke fra ukrainsk side, og stasjonering i Novorossijsk, Sotsji eller Tuapse på Krasnodar-kysten fremstår heller ikke som optimalt.¹⁶⁶ Russlands behov for amfibiske kapasiteter i Middelhavet i perioden frem mot 2020 vil således trolig måtte ivaretas ved hjelp av andre – og primært allerede eksisterende – plattformer.

5.2.5 Østersjøen

Østersjøen kan i dag vanskelig sies å være blant Russlands høyest prioriterte flåteområder. Like fullt er det liten tvil om at denne regionen, som er marinens og det russiske marineinfanteriets fødested, fortsatt er en aktuell arena for amfibiske operasjoner. Bakgrunnen for dette er blant annet å finne i det faktum at Russland i Østersjøens sørøstlige hjørne har en strategisk viktig enklave – Kaliningrad – som etter Sovjetunionens oppløsning ikke kan nås fra landsiden uten å måtte krysse territoriet til de selvstendige statene (og Nato-medlemmene) Latvia og Litauen, eventuelt Hviterussland og Litauen. Hvis Russland skal komme Kaliningrad til unnsetning med militære kapasiteter, er det stor sannsynlighet for at det vil skje fra sjøsiden.

Østersjøen har for øvrig lett tilgjengelige – og i mange tilfeller dårlig forsvarte – strender, som i utgangspunktet egner seg godt for amfibiske landsettinger. Dette gjelder ikke bare Kaliningrad-provinsen, men også kysten av Estland, Latvia og Litauen. I noen grad gjelder det også den svenske vestkysten og nordkysten av Polen og Tyskland. I en krigs- eller krisesituasjon vil de russiske amfibiske styrkene i regionen også kunne ha en rolle å spille i sikringen av passasjene mellom Østersjøen og havområdene utenfor, dvs. transittene gjennom de danske stredene.

Østersjøflåten 71. landgangsfartøybrigade, som har sin hjemmehavn i Baltijsk, i Kaliningrad-provinsens sørvestlige hjørne, inkluderer fire større landgangsfartøyer, alle av Roputsja-klassen (“Minsk”, “Kaliningrad”, “Korolev” og “Aleksandr Sjabalin”). Videre inkluderer avdelingen to mellomstore amfibiske luftputefartøyer av Pomornik-klassen (“Evgenij Kotsjesjkov”¹⁶⁷ og “Mordovia”), samt tre små landgangsbåter av klassen Serna og Akula. Avdelingen skal etter planen tilføres et nytt fartøy (“Viseadmiral Ivan Gren”) i 2014.¹⁶⁸ Østersjøflåten er for øvrig den eneste flåten som fortsatt opererer amfibiske luftputefartøyer. Hovedtyngden av flåtens marineinfanteri, herunder 336. marineinfanteribrigade, er stasjonert samme sted som landgangsfartøybrigaden. Marineinfanteriet øver jevnlig, både alene og sammen med ovennevnte fartøyer og andre enheter, på øvingsfeltet Khmeljovka, like nord for Baltijsk. De større øvelsene (Zapad 2009, Ladoga 2009, Zapad 2013 etc.) foregår som regel i en regional, fellesoperativ kontekst og inkluderer amfibisk landsetting av ikke ubetydelige mengder personell og materiell via stredene i Khmeljovka.¹⁶⁹ Scenarioet som øves er gjerne et forutgående Nato-angrep på Hviterussland.¹⁷⁰

¹⁶⁶ Ibid.

¹⁶⁷ Sannsynligvis i reserve.

¹⁶⁸ “Russia’s new assault ship launched in Kaliningrad”, *Voice of Russia*, 18. mai 2012, http://english.ruvr.ru/2012_05_18/75195164/.

¹⁶⁹ Dmitrij Semjonov: “Baltijskoe vremja: otstsjët po osobym tsjasam” [Baltisk tid: Tidsregning etter spesielle klokker], *Krasnaja zvezda*, 7. oktober 2009, s. 4. Se også Markus Ekström: *Rysk operativ-*

Det kan ikke underslås at Mistral-anskaffelsen har vakt bekymring blant flere av Russlands naboland i Østersjøregionen, herunder særlig de baltiske. Fra estisk side har man med vekslende hell forsøkt å gjøre anskaffelsen til et tema i Nato, og fra litauisk side har man i samtaler med president Putin gitt uttrykk for bekymring over anskaffelsen.¹⁷¹ Disse og andre land, deriblant Polen, har ved flere anledninger forsøkt å legge press på Frankrike med sikte på en revurdering av salget. Landene har også tatt til orde for en oppgradering av Natos militære kapasiteter i regionen, særlig ved den eventualitet at Mistral stasjoneres i Kaliningrad.¹⁷² Også på svensk side er det, i det minste på uoffisielt hold, blitt gitt uttrykk for uro over anskaffelsen og hva tilstede-værelsen av en slik offensiv kapasitet på sikt vil kunne medføre for Sveriges (og Finlands) sikkerhetspolitiske situasjon.¹⁷³

Frankrike på sin side har ikke latt seg påvirke av nevnte signaler, ei heller av kritiske synspunkter tilkjennegitt fra amerikansk side, først i 2009, i et krast brev fra seks republikanske senatorer til Frankrikes USA-ambassadør,¹⁷⁴ og dernest i 2010, i en samtale mellom forsvarsminister Robert Gates og hans franske kollega Hervé Morin.¹⁷⁵ På fransk side har holdningen hele tiden vært at handelen er et bilateralt spørsmål, ikke et Nato-spørsmål, og at salget ikke vil bidra til militær usikkerhet i Østersjøregionen. Det er for øvrig lite som tyder på at Mistral på permanent basis vil bli stasjonert i Kaliningrad.

5.2.6 Nordområdene

Nordområdene har tradisjonelt vært baseområde for en ikke ubetydelig del av Russlands amfibiske kapasiteter. Forklaringen på dette ligger dels i regionens betydning som baseområde for andre sjøstyrker, herunder særlig de kjernefysiske, og dels i regionens historiske rolle som grenseområde mellom Russland/Sovjetunionen, Finland og Norge. Under den annen verdenskrig deltok sovjetiske marineinfanterister i harde kamper på den karelske fronten. Sammen med andre avdelinger deltok de også i Kirkenes–Petsamo-offensiven i oktober 1944, som bl.a. resulterte i frigjøringen av byene Petsamo (i dag kjent som Petsjenga), Kakkuri og Kirkenes.¹⁷⁶ I løpet av krigsårene deltok sovjetiske marineinfanteriavdelinger også i raids og landgangsoperasjoner i de nordlige kystområdene (Barentshavet og Kvitsjøen). Mest kjent blant disse, om enn ikke den mest

strategisk övningsverksamhet under 2009 och 2010 (Stockholm: FOI rapport, 2010), http://www.foi.se/ReportFiles/foir_3022.pdf, s. 25–48.

¹⁷⁰ Roger McDermott: “Zapad 2009 Rehearses Countering a NATO Attack on Belarus”, *Eurasia Daily Monitor*, Vol. 6, No. 179, 30. september 2009, <http://www.jamestown.org/programs/edm/archives/2009/>.

¹⁷¹ Vladimir Socor: “Mistral Debate Unavoidable in NATO: Part One”, *Eurasia Daily Monitor*, Vol. 7, No. 70, 12. april 2010, <http://www.jamestown.org/programs/edm/archives/2010/>.

¹⁷² Patrick Thomas Baker, op. cit., s. 81–87.

¹⁷³ Se f.eks. Bo Pellnäs: “Ryskt maktspel kan splittra EU”, *Svenska Dagbladet*, 1. desember 2009, http://www.svd.se/opinion/brannpunkt/ryskt-maktspel-kan-splittra-eu_3873459.svd.

¹⁷⁴ Brevet er tilgjengelig på http://www.foreignpolicy.com/images/091221_20091218_-_letter_to_French_Amb_RE_Mistral.pdf.

¹⁷⁵ Eleanor Beardsley: “French Plan to Sell Warship to Russia Fuels Concern”, *NPR*, 24. februar 2010, <http://www.npr.org/templates/story/story.php?storyId=124040339>, jf. Patrick Thomas Baker, op. cit., s. 85.

¹⁷⁶ For detaljer, se James F. Gebhardt: “The Petsamo-Kirkenes Operation: Soviet Breakthrough and Pursuit in the Arctic, October 1944”, *Leavenworth Papers*, No. 17, 1989, <http://usacac.army.mil/CAC2/cgsc/carl/download/csipubs/Petsamo-KirkenesOperation.pdf>.

seierrike, er landgangen i Motovskij-fjorden (på vestsiden og sørsiden av Fiskerhalvøya) 17.–18. september 1942, som involverte en sovjetisk styrke på 890 mann, hvorav om lag 100 ble drept.¹⁷⁷

Marineinfanteriet på Kolahalvøya, etter krigen best kjent som “Kirkenes-regimentet”, ble i 1966 formelt inkorporert i Nordflåten under betegnelsen 61. marineinfanteriregiment. Under den kalde krigen, da det sovjetiske marineinfanteriet vokste i volum, ble regimentet gradvis utvidet til brigadestørrelse.¹⁷⁸ Avdelingen er i dag forlagt i garnisonsbyen Sputnik (jf. figur 5.7), hvor det også finnes et tilstøtende øvingsområde. Sputnik ligger ca. ti mils kjøring (og rundt to mil i luftlinje) fra den norsk-russiske grensen. Avdelingens materiellpark inkluderer et bredt spekter av kapasiteter, herunder pansrede personellkjøretøyer, stormpanservogner, stridsvogner, artilleri og luftvernskyts. Avdelingen har også operative fallskjermtropper. Nærmeste større flyplass (som kan benyttes av militære transportfly) ligger i Olenogorsk,¹⁷⁹ dvs. et godt stykke (ca. 230 km) unna. Nordflåtens amfibiske fartøyer er i dag organisert i en avdeling kalt 121. landgangsfartøybrigade, som har sin base i Severomorsk, ca. 150 km fra Sputnik. Avdelingen inkluderer fire landgangsfartøyer av Roputsja-klassen (“Georgij Pobedonostsev”, “Aleksandr Ostrakovskij”, “Olenogorskij Gornjak” og “Kondopoga”) og fire landgangsbåter av Akula-klassen.

De amfibiske styrkene på Kolahalvøya øver primært i nærområdet (dvs. det sørlige barentshav og tilstøtende kystområder, inkludert Fiskerhalvøya), unntaksvis også i havområdene øst av Novaja Zemlja. Høsten 2012 og 2013 ble det for eksempel gjennomført tokt og taktiske landgangsøvelser i havområdene langs den nordlige sjørute, dvs. mellom Karaporten og Tsjuksjijstredet.¹⁸⁰ Høsten 2013 ble det også, angivelig for første gang, landsatt styrker fra den russiske Stillehavsflåten i Providenia-bukta på vestkysten av Tsjukotka. Ifølge russiske kilder involverte sistnevnte øvelse rundt 3000 personell, betydelige mengder materiell (kjøretøyer og mobile missilsystemer) og et titalls fartøyer fra Stillehavsflåten, deriblant to større landgangsfartøyer; BDK “Nikolaj Vilkov” (Alligator) og BDK “Osljabja” (Roputsja).¹⁸¹ I en situasjon der de globale klimaendringene og issmeltingen i Polhavet gjør nordområdene stadig mer tilgjengelige, ikke minst fra sjøsiden, er det formodentlig viktig for Russlands politiske og militære ledelse å signalisere til omverdenen

¹⁷⁷ “Desantnaja operatsija v Motovskom zalive” [Landgangsoperasjonen i Motovskij-fjorden], *Wikipedia*, 21. august 2012, <http://ru.wikipedia.org>.

¹⁷⁸ Se Sergej Vasil'jevs intervju med oberst og brigadesjef Magomedali Magomedzjanov i anledning avdelingens 65-års jubileum, “Gde oni – tam pobeda” [Der de er, er seieren], *Krasnaja zvezda*, 30. april 2008, s. 12. Brigadebetegnelsen ble benyttet fra 1980 til 1993, hvorefter betegnelsen “61. marineinfanteriregiment” igjen ble tatt i bruk. Betegnelsen “61. marineinfanteribrigade” ble gjenintrodusert på slutten av 2000-tallet, i kjølvannet av Serdjukov-reformen. I praksis er avdelingen fortsatt av regimentsstørrelse.

¹⁷⁹ Ibid.

¹⁸⁰ “Morskaja pekhota Severnogo flota vperve desantirovalas' v Arktike” [Nordflåtens marineinfanteri har for første gang gjennomført landgangsoperasjoner i Arktis], *Vzgjad*, 24. oktober 2012, <http://www.vz.ru/news/2012/10/24/603994.html>; Trude Pettersen: “Navy landing operation in the Arctic”, *BarentsObserver*, 25. oktober, 2012, <http://barentsobserver.com/en/security/navy-landing-operation-arctic-25-10>; “Russian Naval Task Force Sets Sail for East Arctic”, *RIA Novosti*, 3. september 2013, http://en.rian.ru/military_news/20130903/183142070/Russian-Naval-Task-Force-Sets-Sail-for-East-Arctic.html.

¹⁸¹ “Morskoj desant Tikhookeanskogo flota vperve vysadilsja v Zapoljar'e” [Avdelinger fra Stillehavsflåtens marineinfanteri er for første gang blitt landsatt i polarområdene], *flot.com*, 2. september 2013, http://flot.com/news/navy/index.php?ELEMENT_ID=151522.

(og den jevne russer) at landets marine ikke bare kan operere i landets nordlige kystfarvann, men også er i stand til å landsette marineinfanterienheter på de russiske arktiske øyene og halvøyene.



Figur 5.7 Fra leiren til 61. marineinfanteribrigade i Sputnik på Kolahalvøya.¹⁸²

Nordflåtens amfibiske kapasiteter, inkludert landgangsfartøyene og marineinfanteriet, kan selvsagt også settes inn i andre operasjonsteatre enn det nordlige. I samsvar med praksisen fra den kalde krigen, er enheter fra 61. marineinfanteriregiment/brigade på 1990- og 2000-tallet blitt jevnlig benyttet i operasjoner langt fra sin hjemmebase. I perioden fra 1967 til 1991 ble det gjennomført 28 deployeringer av marineinfanterienheter fra Sputnik, som regel på Nordflåtens fartøyer og via Barentshavet og Norskehavet. Toktene gikk gjerne til fjerntliggende steder som Egypt, Syria, Angola, Benin, Guinea og Guinea-Bissau, Sao Tomé og Prinsipe, Malta og Kreta, og de mest langvarige av dem hadde en varighet på opp mot et år.¹⁸³ Etter den kalde krigen har enheter fra nevnte avdeling deltatt i landmilitære kamphandlinger i bl.a. Tsjetsjenia og Dagestan, og i skarpe maritime operasjoner (piratbekjempelse) i bl.a. Adenbukta og Det indiske hav. Ifølge sjefen for Nordflåtens kystforsvarsstyrker, generalmajor Andrej Gusjin, er det en uttalt ambisjon at marineinfanteriet på Kola skal beherske operasjoner “i Arktis så vel som i tropene”.¹⁸⁴

Spørsmålet om stasjonering av Mistral i Severomorsk er blitt diskutert ved flere anledninger, senest rundt årsskiftet 2010–2011, da det sågar fra offisielt hold ble antydnet at Nordflåtens hovedbase skulle være aktuell som stasjoneringssted for det ene av de to fartøyene.¹⁸⁵

¹⁸² <http://warfare.be/db/lang/rus/linkid/2239/catid/239/base/864/>.

¹⁸³ Sergej Vasil'jev, op. cit., s. 12.

¹⁸⁴ Vladimir Levtsjuk: “V Arktike i v tropikax...” [I Arktis som i tropene], *Na strazje Zapoljar'ja*, 24. november 2012, s. 1.

¹⁸⁵ Se f.eks. Thomas Nilsen: “Mistral to Northern Fleet”, *BarentsObserver*, 12. januar 2011, <http://barentsobserver.com/en/sections/articles/mistral-northern-fleet>.

I den grad det faktisk har foreligget slike planer, synes man å ha lagt dem til side etter at investerings-beslutningen ble tatt. Selv om det sikkert er mulig å finne en meningsfull anvendelse for Mistral i nordområdene, er det mye som tyder på at behovet for et moderne amfibielandsettingsfartøy med fullskala helikopterkapasitet i dagens situasjon vurderes som større på den russiske østkysten enn i Russlands generelt fredelige nordvestlige hjørne. Som Patrick Thomas Baker skriver i sin studie fra 2011, er det “høyst usannsynlig at Russland ser for seg å landsette styrker på norsk eller svensk jord”.¹⁸⁶ På den andre siden kan beslutningen om å isforsterke skroget og gjennomføre andre kaldværsspesifikke modifikasjoner på fartøyet (jf. kapittel 4.2) tolkes som et signal om at Russland ønsker å ha muligheten til å bruke det i også nordområdene, eventuelt stasjonere det her på permanent basis, særlig hvis landets forhold til Nato skulle tilspisse seg. Det bør imidlertid bemerkes at det i dag, så vidt vites, ikke foreligger konkrete planer om å etablere havnefasiliteter eller annen landbasert infrastruktur for fartøyet i Severomorsk eller andre steder på Kolahalvøya.

Flåte	Store landgangsfartøyer (BDK)	Mellomstore luftputefartøyer (SDKVP)	Landgangsbåter (DKA)	Amfibiske fartøyer totalt
Stillehavsflåten	4	0	4	8
Svartehavsflåten	7	0	2	9
Den kasp. flotilje	0	0	6–7	6–7
Østersjøflåten	4	2	3	9
Nordflåten	4	0	4	8
Sum	19	2	19	40–41

Tabell 5.1 Geografisk fordeling av den russiske marines amfibiske fartøyer.¹⁸⁷

Som oppsummert i tabell 5.1, fordeler Russlands nåværende amfibiske kapasiteter, representert ved de rundt 40 operative landgangsfartøyene, seg forholdsvis jevnt mellom de fire flåtene og den kaspiske flotilje. Det finnes med andre ord ikke noe utpreget geografisk “tyngdepunkt”. Dette vil muligens endre seg når Mistral kommer til den russiske Stillehavskysten. Samtidig er det mye som tyder på at forsvarsledelsen, i den grad det lar seg gjøre, fortsatt ønsker å legge til rette for en geografisk balansert utvikling av Russlands amfibiske kapasiteter, slik at ingen av de øvrige flåtene, ei heller den kaspiske flotilje, føler seg “forsømt”. Det er i denne forbindelse et poeng at Mistral, uavhengig av hjemmebasen(e)s beliggenhet, fra tid til annen vil kunne operere i andre flåteområder enn Stillehavet (med unntak av Det kaspiske hav, som er en innsjø). Basestrukturen, inkludert lokaliseringen av den amfibiske fartøyparken og marineinfanteriet, vil også kunne endre seg over tid, i takt med endringer i det geopolitiske landskapet og Russlands trusselbilde.

¹⁸⁶ Patrick Thomas Baker, op. cit., s. 69 (min oversettelse).

¹⁸⁷ Oversikten baserer seg på data fra følgende kilder (avvik kan forekomme): “Vojenno-morskoj flot Rossii” [Russlands marine], *RIA Novosti*, 29. juli 2012, <http://ria.ru/infografika/20120729/711926127.html>; “Bojevyje korabli Rossijskoj Federatsii – 2013” [Fartøyer i den russiske marine], *Russian-Ships.info*, 6. februar 2013, <http://russian-ships.info/today/>; *The Military Balance 2013* (London: Routledge 2013), s. 227–234. Det er i tabellen tatt hensyn til at anslagene i sistnevnte kilde erfaringsmessig ligger noe høyt.

5.3 Aktuelle operasjonstyper

Amfibiske operasjoner kategoriseres på ulike vis, i Russland så vel som internasjonalt. Vektleggingen av de ulike operasjonstypene kan også variere fra land til land, avhengig av geografi, geopolitisk kontekst og tilgangen på amfibiske og andre kapasiteter. De fire hovedtypene av amfibiske operasjoner som går igjen i den internasjonale faglitteraturen – amfibisk landsetting/angrep, amfibisk raid, amfibisk demonstrasjon og amfibisk tilbaketrekking/evakuering (jf. kapittel 1.2) – er på ingen måte fremmede for Russland. Selv om førstnevnte operasjonstype (amfibisk landsetting) tradisjonelt og i senere år har stått i sentrum for den russiske øvingsvirksomheten, etterlater Forsvarsministeriets offisielle definisjon av begrepet *amfibijnaja operatsija* liten tvil om at alle de fire hovedtypene er inkludert og skal beherskes.¹⁸⁸

Ovennevnte hovedtyper av amfibiske operasjoner kan i prinsippet tenkes utført i samtlige av operasjonsteatrene som er nevnt i kapittel 5.2, selv om det åpenbart er en betydelig variasjon i sannsynlighet. Operasjonenes taktiske siktemål kan enten være *offensivt* (f.eks. å ramme eller ta kontroll over en kystsone eller øygruppe kontrollert av en annen part) eller *defensivt* (f.eks. å evakuere egne borgere eller forsterke forsvaret av potensielt utsatte deler av eget territorium). Behovet for en *kontra-amfibisk* evne var i sin tid en viktig del av rasjoalet bak fremveksten av Sovjetunionens amfibiske kapasiteter, inkludert marineinfanteriet.¹⁸⁹ Ikke minst var det viktig for Sovjetunionen å ha en styrke som på adekvat vis kunne møte Natos amfibiske kapasiteter, herunder særlig de formidable kapasitetene til US Marines, dersom disse skulle true sovjetisk territorium eller territoriet til en eller flere av Sovjetunionens klientstater i den tredje verden.¹⁹⁰

På russisk side kategoriserer man gjerne amfibiske landgangsoperasjoner med utgangspunkt i manøvergruppens størrelse, ledelsesnivået og den aktuelle operasjons formål og funksjon. Det skilles i denne forbindelse typisk mellom operasjoner på strategisk, operasjonelt og taktisk nivå. Strategiske (*strategitsjeskie*) landsettinger kan f.eks. ha som formål å åpne en ny front som del av en større, fellesoperativ kampanje. Operasjonelle (*operativnye*) landsettinger kan f.eks. ha som formål å ta kontroll over større øyer eller øygrupper eller ramme fiendens kystforsvarsstyrker, flåtebasen eller flybasen i den kystnære sonen. Taktiske (*taktitsjeskie*) landsettinger har gjerne som formål å ramme motstanderen i taktisk dybde med mindre enheter, og ta kontroll over utvalgte punkter eller objekter.¹⁹¹

Til forskjell fra US Marines, har det russiske marineinfanteriet få – om noen – muligheter til å utføre strategiske amfibieoperasjoner. Det at landets amfibiske kapasiteter i utgangspunktet er

¹⁸⁸ “Amfibijnaja operatsija” [Amfibieoperasjoner], *Vojennyj entsiklopeditsjeskij slovar'*, <http://encyclopedia.mil.ru/encyclopedia/dictionary/list.htm>.

¹⁸⁹ Forsvar mot amfibiestyrker (*protivodesantnaja oborona*) har tradisjonelt ikke bare vært en oppgave for marineinfanteriet, men også andre deler av marinens kystforsvarsstyrker, samt deler av landstridskreftene.

¹⁹⁰ “Sovjetmarinens far”, admiral Sergej Gorsjkov, hadde i likhet med Leonid Bresjnev vært involvert i amfibiske operasjoner i Svartehavet under den annen verdenskrig. Han hadde også studert fremveksten av US Marines og de amerikanske landgangsoperasjonene på Saipan, Guadalcanal, Okinawa og Iwo Jima, jf. Donald Chipman “Admiral Gorshkov and the Soviet Navy”, *Air University Review*, juli-august 1982.

¹⁹¹ Se f.eks. P. E. Mel'nikov, L. A. Noga, B. I. Sergejenko, P. Ja. Beregov og N. V. Netsjajev: *Spravotsjnik morskogo desantnika* [Håndbok for Marineinfanteriet] (Moskva: Voenizdat, 1975), s. 11.

begrensede, og dertil fordelt på fem geografisk spredte flåteområder, trekker i samme retning. Det følger av dette at russiske amfibieoperasjoner i praksis er avgrenset til innsatser på operasjonelt eller taktisk nivå, fortrinnsvis det siste. I sovjettiden regnet man gjerne en marineinfanteribataljon som minste manøvergruppe for en taktisk landsetting.¹⁹² Hvis det er tale om et geografisk og tidsmessig avgrenset raid, vil styrken som landsettes kunne være betydelig mindre, og følgelig kreve færre transport- og støttekapasiteter. Forutsetningene for vellykket utnyttelse av overraskelsesmomentet vil også kunne være større i sistnevnte situasjon.

Russland har også tradisjon for å beskrive amfibieoperasjoner med utgangspunkt i den eller de oppgaver de er ment å løse, særlig hvis det er tale om spesialiserte sådanne. Eksempler på mer “oppdragsspesifikke” amfibieoperasjoner kan f.eks. være etterretnings- eller oppklaringsoperasjoner (*razvedyvatel'nye operatsii*), sabotasjeoperasjoner (*diversionnyye operatsii*), kombinerte etterretnings- og sabotasjeoperasjoner (*razvedyvatel'no-diversionnyye operatsii*), støtteangrepsoperasjoner (*skovyvajusjtsjie operatsii*) og avlednings- eller villedningsoperasjoner (*otvlekajusjtsjie operatsii*).¹⁹³ Sistnevnte kategori har i utgangspunktet mange likhetstrekk med hovedkategorien amfibiske demonstrasjoner, hvis formål gjerne er å forvirre og binde opp motpartens landstyrker. Det må imidlertid antas at de russiske amfibiestyrkene i dag ikke er av en slik størrelse at de egner seg til å binde opp voluminøse landstyrker i et symmetrisk scenario.

Med den nødvendige transport- og ildstøtte fra dertil egnede sjø- og luftstyrker, skal det russiske marineinfanteriet i prinsippet ha kapasitet og kompetanse til å utføre samtlige av ovennevnte operasjonstyper på egenhånd. I praksis vil det imidlertid kunne være behov for samvirke med enheter fra andre forsvarsgrener, våpengrener eller troppearter, særlig i operasjoner av en viss størrelse, kompleksitet og/eller varighet. Det tenkes her primært på enheter fra luftlandestyrkene (VDV), maritime spesialstyrker (*morskoy spetsnaz*), unntaksvis også regulære hæravdelinger.

Marineinfanteriets fortrinn som militær ressurs ligger dels i troppeartens spesialkompetanse, og dels i dens iboende allsidighet. Spesialkompetansen består i at marineinfanteriet kan ankomme en kystsoner fra sjøsiden, om nødvendig nedkjempe en fiendtlig kystforsvarsstyrke, etablere et brohode, og derved åpne veien for andre og mer konvensjonelle oppfølgingsstyrker (*follow-on forces*), som i utgangspunktet verken har materiell eller trening som er tilpasset *sea-to-shore*-operasjoner. Allsidigheten består i at marineinfanteriet ikke bare kan ankomme og angripe fra sjøen, men også over land (som Hæren) og fra luften (som VDV). Slik sett er marineinfanteriet den mest “universelle” troppearten av de tre.¹⁹⁴ Det russiske marineinfanteriet fungerer også som en konvensjonell kystjegerstyrke og ivaretar en rekke oppgaver som i utgangspunktet har lite med amfibiske operasjoner å gjøre, det være seg bekjempelse av asymmetriske trusler i Kaukasus, piratjakt og bordingsoperasjoner i Adenbukta og Det indiske hav eller ivaretagelse av sikkerheten til russiske marinebaser og installasjoner.

¹⁹² Ibid.

¹⁹³ “Desant” [Landgangsoperasjoner], “Po zadatsjam” [Etter oppgave], <http://ru.wikipedia.org/wiki/Десант>.

¹⁹⁴ Vladimir Sjtsjerebrakov, op. cit., s. 12.

5.4 Gjennomføring på taktisk nivå

Som en utdypning og eksemplifisering av det som ovenfor er sagt om russisk konseptuell tenkning når det gjelder amfibiske operasjoner, bør det avslutningsvis skisseres hvordan en russisk amfibisk landsetting – la oss si landsetting av en motorisert marineinfanteribataljon – gjennomføres på taktisk nivå. Nedenstående fremstilling, som av plasshensyn er noe komprimert i formen, baserer seg på de (få) russiske kildene som er tilgjengelige, og på russiske mediers dekning av senere års landgangsøvelser i Nordområdene, Østersjøen, Svartehavet og Stillehavet.

Om man skal dømme etter den amfibiske øvingsvirksomhetens innretning, er hovedsiktemålet med Russlands amfibieoperasjoner nå som før å bringe ulike konfigurasjoner av personell og materiell fra sjøen til land, eventuelt fra land til sjøen, ved hjelp av amfibiske fartøyer og kjøretøyer, eventuelt helikoptre. Valget av innsettingsmåte(r) vil avhenge av situasjonen i operasjonsteateret, lendet i kystsonen og den militære hensikt som søkes oppnådd. Ved større operasjoner mot en forsvart kystlinje vil det ofte være aktuelt med en kombinasjon av innsettingsmåter (sjø og luft).

Gjennomføringen av den type amfibiske landsettinger som det her er tale om, går som regel over flere faser, eller etapper (*etapy*), hvoriblant de viktigste er:

1. Forberedelser og styrkekonsentrasjon (*sosredototsjenie*)
2. Embarkering av personell og materiell på landgangsfartøyer (*posadka/pogruzka*)
3. Sjøveis transitt (*perekhod morjem*)
4. Forbekjempelse og landsetting (*srazjenie za vysadku*)
5. Fortsettelse av striden på land (*vypolnenie zadatsj na beregu*)

Som det fremgår av ovenstående faseinndeling, som er hentet fra Forsvarsministeriets hjemmesider,¹⁹⁵ utgjør selve landsettingen bare en liten – om enn svært viktig – del av hele operasjonen. Dersom man i utgangspunktet ikke har sjøkontroll og luftherredøme i området som landgangsstyrken skal transittere gjennom på vei til innsettingsstedet, eller området som styrken skal embarkere/debarkere i, vil operasjonen kunne være enda mer omfattende og inkludere en sjø- og/eller luftmilitær bekjempelsesfase før fase 1.¹⁹⁶ Hvis tiden og den taktiske situasjonen tillater det, vil det også kunne være aktuelt å øve på den aktuelle operasjonen i et område man selv kontrollerer, og helst et område som fysisk ligner på operasjonsområdet.¹⁹⁷

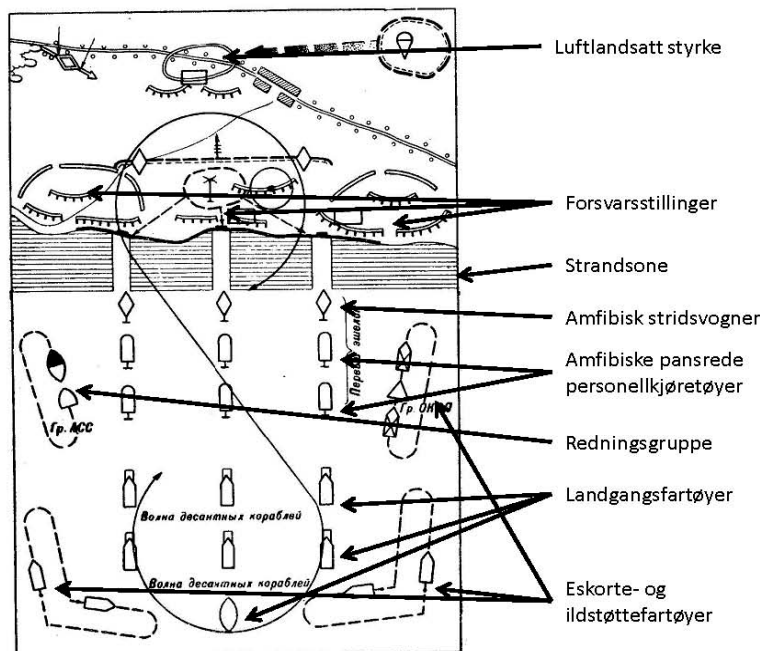
Når det anses som trygt og hensiktsmessig å embarkere, vil landgangsstyrken kjøre om bord på landgangsfartøylene fra en dertil egnet strand, kyst eller kai, helst i overkommelig avstand fra landsettingsstedet (fase 2). Sjøverts transitt (fase 3) skjer gjerne i kolonneformasjon og under eskorte av kryssere og destroyere samt luftmilitære ressurser (fly og angrepshelikoptre). Når

¹⁹⁵ “Morskaja desantnaja operatsija” [Maritime landgangsoperasjoner], *Vojennyj entsiklopeditsjeskij slovar'*, <http://encyclopedia.mil.ru/encyclopedia/dictionary/list.htm>.

¹⁹⁶ Ibid.

¹⁹⁷ “Amfibijnaja operatsija” [Amfibieoperasjoner], *Vojennyj entsiklopeditsjeskij slovar'*, <http://encyclopedia.mil.ru/encyclopedia/dictionary/list.htm>.

styrken nærmer seg land, vil landgangssonen bli bombardert fra sjøen og fra luften, og landgangsfartøyene vil på ordre innta en slags linjeformasjon, eventuelt (avhengig av landgangssonens bredde) nærme seg land på to-tre rekker (jf. figur 5.8). I passende avstand fra land vil landgangsfartøyene åpne baugporten (de aktuelle fartøyklassene i dette scenarioet er Roputsja og Alligator) og sette de embarkerte, bemannede og på dette tidspunktet oppstartede kjøretøyene ut i vannet via fremre lasterampe.¹⁹⁸



Figur 5.8 Amfibisk landsetting av russisk marineinfanteribataljon (eksempel).¹⁹⁹

Selve landsettingen (fase 4) finner sted under kontinuerlig bombardering og beskytning, både fra angrepshelikoptre, maritime ildstøtteplattformer og landgangsstyrken selv. Det ligger i sakens natur at denne fasen krever detaljert forhåndsplanlegging, god timing og effektiv koordinering og ledelse. Graden av suksess vil også avhenge av landgangsstyrkens hurtighet, manøverevne og ildkraft. Hvis forholdene ligger til rette for det, vil en luftmobil styrke kunne landsettes i bakkant av den forsvarende styrken (jf. figur 5.8), før eller parallelt med at hovedstyrken landsettes fra sjøen. Førstnevnte styrke, som enten kan settes inn via fallskjerm fra fly eller via helikopter fra fartøy, kan bistå den maritime landgangsstyrken ved å falle den forsvarende styrken i ryggen, angripe den fra flanken, eller isolere den ved å avskjære eventuelle landverts forsterkninger.

Personell som landsettes direkte på stranden ved hjelp av åpne landgangsbåter, vil i utgangspunktet være mindre beskyttet og mer sårbart enn personell som ankommer i et amfibisk, pansret personellkjøretøy. Særlig gjelder dette i det øyeblikk personellet fra landgangsbåtene setter sin fot på stranden, og før styrken får ekspandert i bredde og dybde (fase 5). Til gjengjeld vil dette personellet komme raskere i land enn kjøretøyene. Støttefartøyene kan også skyte røykgranater

¹⁹⁸ Hvis dybdeforholdene og den taktiske situasjonen tillater det, vil det kunne være aktuelt å sette kjøretøyene direkte på stranden for å spare tid.

¹⁹⁹ Figuren er laget av med utgangspunkt i en skisse inkludert i P. E. Mel'nikov et al., op. cit., s. 184.

for å skjule ankomsten, forutsatt at dette ikke hindrer sikten for den angripende styrken.²⁰⁰ Kjøretøyene vil ikke bli landsatt før ingeniørsoldater har ryddet eventuelle hindringer av veien og gjennomført et raskt minesøk med metalldetektor eller lignende. Hvis strandsonen viser seg å være minelagt, vil det bli ryddet “gater” gjennom minefeltene (jf. figur 5.8), som merkes med lett synlige markeringsbånd.

Personell som ankommer strandsonen i pansrede amfibiske personellkjøretøyer og amfibiske stormpanservogner, eventuelt også lette amfibiske stridsvogner, i den grad de fortsatt finnes,²⁰¹ vil nødvendigvis måtte tilbringe lengre tid i “kill-sonen” mellom landgangsfartøy og land enn personell som ankommer i båt. Hvis vi antar at utlastingen skjer i en avstand av minst 100–150 meter fra land, og legger til grunn at de mest aktuelle amfibiske personellkjøretøyene (BTR-80/82/82A) ved optimale forhold kan svømme i maksimalt 9 km/t, ligger det i sakens natur at det vil ta minst ett minutt, sannsynligvis lengre, før disse når land. I det øyeblikk kjøretøyene er kommet i land, er det i henhold til konseptet viktig at de opprettholder momentum og så raskt som mulig tar seg videre, slik at det ikke skjer en “oppnopning” av materiell i strandsonen.²⁰²

Landsetting av en bataljonsstridsgruppe kan om nødvendig skje i to angrepsbølger (*esjelony*), men også i én, forutsatt at omstendighetene og lendet tillater dette. Innsetting av mindre enheter, f.eks. et kompani, skjer alltid i én bølge.²⁰³ Uansett hvor og hvordan landsettingen skjer, må det påregnes tap, sågar betydelig tap, av personell og materiell, særlig i et scenario der landgangsstyrken kontinuerlig beskytes fra befestede stillinger på land. Landgangsstyrken inkluderer gjerne en egen redningsgruppe (*avarijno-spasitel'naja gruppa*, jf. figur 5.8). Prosedyrer og logistikk for behandling og evakuering av sårede vil også måtte inngå i operasjonsplanleggingen.²⁰⁴

6 Oppsummering og konklusjon

Russland er i dag et av svært få land – noen vil si det eneste – som fortsatt har en ambisjon om å kunne landsette en større amfibisk styrke på en forsvart strand, dvs. et område kontrollert av fienden og hvor man kan risikere eller forvente å møte væpnet motstand under landsettingen. Hvor realistisk denne ambisjonen er, kan naturligvis diskuteres, men det er i alle fall et scenario som har vært en gjenganger under russiske landgangsovelser, også i senere år. De aller fleste andre land som besitter amfibiske kapasiteter, har etter den kalde krigen senket ambisjonsnivået for offensive amfibiske operasjoner til kun å omfatte operasjoner mot en antatt uforsvart strand

²⁰⁰ P. E. Mel'nikov et al., op. cit., s.

²⁰¹ Den amfibiske stridsvognen PT-76, som ble bygget i et betydelig antall og tallrike varianter i sovjetiden, og som lenge utgjorde en viktig del av marineinfanteriets arsenal, inkludert arsenalet til 61. marineinfanteriregiment/brigade i Sputnik, er i dag sjelden å se i bruk under russiske landgangsovelser. Arbeidet med å fremskaffe en modernisert variant (PT-76E) har gått langsomt og synes ikke å ha spesielt høy prioritet, jf. Sergei Suvorov: “IMDS 2005: PT-76 Tank Rejuvenation”, *Military Parade*, No. 3, 30. juni 2005, s. 72. Se også Vladimir Sjtjerebrakov, op. cit., s. 12.

²⁰² P. E. Mel'nikov et al., op. cit., s. 187.

²⁰³ P. E. Mel'nikov et al., op. cit., s. 185.

²⁰⁴ Helikopterstøtte til dette formålet vil for eksempel kunne være aktuelt.

(*non-defended beach*), eventuelt operasjoner der innsetting skjer andre steder ved hjelp av helikoptre.

Samtidig må det antas at russiske forsvarsmyndigheter er kjent med det faktum at landets amfibiske kapasiteter tross alt er begrensede, på personellsiden så vel som på materiellsiden, og at det vil være forbundet med betydelig risiko å gjennomføre offensive strandlandsettinger av den type man så under den annen verdenskrig, om enn i mindre målestokk. Særlig gjelder dette i situasjoner der man står overfor en motstander med mobile og slagkraftige defensive kapasiteter. Russland har formodentlig også studert trender i utviklingen andre lands amfibiske kapasiteter på 1990- og 2000-tallet og den vekt som i dag legges på evnen til å kunne gjennomføre rask innsetting eller uttrekning av en større eller mindre styrke ved hjelp av helikoptre og/eller hurtiggående landgangsbåter som kan operere fra et moderskip i rimelig avstand fra kystsonen.

De pågående anskaffelsene (Ivan Gren-klassen og Mistral-klassen) kan tolkes som en indikasjon på at Russland ønsker å styrke sin amfibiske evne i årene som kommer, dels ved å videreutvikle sin nåværende evne til å kunne gjennomføre tradisjonelle *beach landings*, og dels ved å skaffe seg evnen til å gjennomføre mer moderne *over the horizon*-operasjoner. På den andre siden er det mange indikasjoner på at den russiske tenkningen omkring temaet amfibieoperasjoner, innen forsvarsledelsen så vel som i de operative miljøene, i betydelig grad er preget av landets militære kultur, tradisjoner og historie, og av doktriner og operasjonskonsepter som fremstår som både tradisjonalistiske og lite innovative. Dette inntrykket bekreftes blant annet av den amfibiske øvingsvirksomhetens innretning, som i det store og hele har endret seg lite siden den kalde krigen.

Den fremtidige operative bruken av Russlands amfibiske kapasiteter vil avhenge av en rekke faktorer. Sentrale stikkord i denne forbindelse er den strategisk-politiske konteksten, trusselbildet i operasjonsteateret, den aktuelle operasjonens formål, de tilgjengelige kapasitetenes bæreevne, rekkevidde og sårbarhet, og ikke minst tilgangen på sjø- og luftmilitære støtteressurser. Den mest krevende formen for amfibiske operasjoner er, som antydnet ovenfor, offensive operasjoner mot en befestet strand eller kyst. I tillegg til den ildkraft som landgangsstyrken selv måtte være i stand til å levere, krever et slikt scenario gjerne koordinert ildstøtte fra bl.a. kryssere, destroyere, fly og helikoptre. Beslutningstakernes valg av handlemåte i det enkelte scenario, inkludert valget av metode, tidspunkt og sted for en eventuell amfibisk landsetting (eller uttrekning/evakuering), vil også måtte basere seg på en taktisk vurdering av faktorer som geografi og topografi, kystlinjens beskaffenhet, årstid, vær- og lysforhold osv.

Mens det på vestlig side gjerne argumenteres for at “the future of amphibious warfare is airborne”,²⁰⁵ synes det å være en utbredt oppfatning blant russiske forsvarskommentatorer at *over the horizon*-konseptet er et vestlig konsept, og at Mistral-anskaffelsen i liten grad tar hensyn til de sikkerhetspolitiske behovene og operasjonsmiljøet i Russlands nærområder.²⁰⁶ Det hevdes også at

²⁰⁵ Se f.eks. John Reed: “The future of amphibious warfare is airborne”, *Foreign Policy*, 26. mars 2013, http://killerapps.foreignpolicy.com/posts/2013/03/26/the_future_of_amphibious_warfare_is_airborne.

²⁰⁶ Se f.eks. Vladimir Sjtsjerbakov: “Nuzjny li Rossii korabli tipa Mistral?” [Trenger Russland fartøyer av typen Mistral?], *Nezavisimoe Vojennoe Obozrenie*, 20. november 2009, s. 1.

Mistral er en “luksusgjenstand” som landet verken har råd til eller presserende behov for.²⁰⁷ For å kunne nyttiggjøre seg fartøyet i skarpe operasjoner trenger Russland eskorteressurser i form av kryssere, destroyere og fregatter, som landet ikke lenger har flust av. Og dersom man skulle klare å sette sammen en større overflatestridsgruppe med Mistral og/eller andre landgangsfartøyer som kjerne, vil denne nødvendigvis tiltrekke seg oppmerksomhet. Følgelig vil en motstander i løpet av transitten ha tid til å iverksette mottiltak av defensiv karakter. Dette poenget er blant annet blitt påpekt av den russiske marineanalytikeren og forsvarsskribenten Vladimir Sjtsjerbakov:

Å sende avgårde en større gruppering av landgangsfartøyer, ledsaget av eskorteressurser av tilsvarende størrelse, det være seg fra Severomorsk eller en annen større russisk marinebase, med det formål å gjennomføre en amfibisk landsetting på, la oss si, baksiden av den skandinaviske “støvelen”, eller kysten av Storbritannia, ville være den reneste dumskap. Med moderne våpenteknologi vil motparten kunne [...] tilintetgjøre grupperingen før den kommer så langt som halvveis til innsettingsstedet. Det lengste man eventuelt vil nå med en maritim landgangsoperasjon, kunne kanskje være Svalbard. [...] Men vi kan konkludere med at det også i nordområdene vil være lite behov for store landgangsfartøyer i tiden som kommer.²⁰⁸

Referansen til Svalbard er i og for seg interessant, uten at man nødvendigvis skal legge for mye i den. Mistral-anskaffelsen, Ivan Gren-anskaffelsen og den annonserte moderniseringen av det russiske marineinfanteriets materiellpark burde i utgangspunktet ikke ta nattesøvnen fra norske, svenske, britiske eller andre nordeuropeiske forsvarsplanleggere. Fartøyene som nå er under bygging i Frankrike, skal etter planen stasjoneres i Vladivostok og Petropavlovsk-Kamtsjatskij, og de vil trolig tilbringe det meste av sin tid i det vestlige stillehav. I Norges nordlige nærområder vil Russlands amfibiske evne neppe endre seg dramatisk frem mot 2020. Russland vil trolig beholde en håndfull landgangsfartøyer i Severomorsk og en marineinfanteriavdeling i Sputnik. Marineinfanteriets øvingsvirksomhet på og rundt Kolahalvøya, og i områdene langs den nordlige sjørute, vil neppe endre karakter eller øke i omfang i årene som kommer. Utviklingstrekkene som er beskrevet i denne rapporten, tilsier med andre ord ikke at risikoen for et “strategisk overfall” eller “begrenset angrep” vil øke, snarere tvert imot. Men for et land som Norge vil det uansett være behov for å følge utviklingen innen Russlands marine, inkludert de amfibiske styrkene.

²⁰⁷ For å sitere Ruslan Pukhov, “it’s like [...] buying a Bentley and parking it in the yard together with old bangers”, se “Punders Doubt Russian Navy Needs French-Built Warship”, *Center TV International*, 6. mars 2010.

²⁰⁸ Vladimir Sjtsjerbakov: “Frantsuzskij ‘Mistral’ nasjemu morpekhu – ne tovarisjtsj” [Franske Mistral er ikke en venn av vårt marineinfanteri], *Nezavisimoe Vojennoe Obozrenie*, 11. desember 2009, s. 12 (min oversettelse).

Vedlegg A



Figur A.1 Figuren viser, i samme målestokk, de viktigste av Russlands nåværende, tidligere og fremtidige amfibiske fartøyer, (ovenfra:) Mistral-klassen, Ivan Gren-klassen, Ivan Rogov-klassen, Roputsja-klassen, Alligator-klassen og Polnotsjnyj-klassen (Kilde: Patrick Thomas Baker, op. cit., s. 38).

Vedlegg B

Fartøyklasse / prosjektnummer / byggeperiode / byggested (verft)	Lengde/deplasement m/u last	Antall enheter bygget / i tjeneste / under bygging / planlagt bygget (for VMF)	Russisk typebetegnelse	Engelsk typebetegnelse(r)	Norsk typebetegnelse
“Mistral”-klassen 2012 – Frankrike (STX)	199 m / 16 500 tonn / 21 300 tonn (u. ballast)	0 / 0 / 2 / 2-4	Desantnyj vertoletnyj korabl’- dok (DVKD)	Landing Helicopter Dock (LHD)*	Helikopterbærende amfibielandsettingsfartøy
“Ivan Rogov”-klassen (prosjekt 1174) 1976 – 1990 Kaliningrad (Jantar)	157 m / 11 580 tonn / 14 060 tonn	3 / 0 (2 i opplag) / 0 / 0	Bol’sjoi desantnyj korabl’ (BDK)	Landing Ship, Tank (LST)**	(Stort) landgangsfartøy, amfibielandsettingsfartøy
“Ivan Gren”-klassen (prosjekt 11711) 2004 – Kaliningrad (Jantar)	120 m / ca 5 500 tonn / –	0 / 0 / 1 / 5-6	Bol’sjoi desantnyj korabl’ (BDK)	Landing Ship, Tank (LST)	(Stort) landgangsfartøy, amfibielandsettingsfartøy
“Alligator”-klassen (prosjekt 1171) 1964 – 1975 Kaliningrad (Jantar)	113 m / 3 400 tonn / 4 300 – 4700 tonn	14 / 4 / 0 / 0	Bol’sjoi desantnyj korabl’ (BDK)	Landing Ship, Tank (LST)	(Stort) landgangsfartøy, amfibielandsettingsfartøy
“Roputsja”-klassen (prosjekt 775/775M) Ca 1973 – ca. 1991 Gdansk (Stocznia Północna)	112, 5 m / 2 200 tonn / 4800 tonn	28 / 15 / 0 / 0	Bol’sjoi desantnyj korabl’ (BDK)	Landing Ship, Tank (LST)	(Stort) landgangsfartøy, amfibielandsettingsfartøy
“Polnotsjijj-B”-klassen (prosjekt 771) 1967 – 2002 Gdansk (Stocznia Północna)	73 m / 772 tonn / 834 tonn	36 / 6 / 0 / 0	Srednyj desantnyj korabl’ (SDK)	Landing Ship, Tank (LST)	Mellomstort landgangsfartøy, amfibielandsettingsfartøy
“Pomornik”-klassen (prosjekt 12322) 1983 – ca. 1991 St. Petersburg (Almaz) og Feodosia (More)	57,3 m / 555 tonn / –	7-8 / 2 / 0 / 0	Malyj desantnyj korabl’ na vozdušnoj podusjke (MDKVD)	Landing Craft, Air Cushioned (LCAC)	Amfibisk luftputefartøy

Tabellen gir en oversikt over Russlands amfibiske fartøyer. Den baserer seg på kilder nevnt i fotnote 188 (s. 48), samt data fra bl.a. *Jane’s Fighting Ships* (2013).

*) Også omtalt som Landing Platform Helicopter (LPH) og Amphibious Assault Ship.

***) Også omtalt som Landing Platform Dock (LPD), Landing Ship Dock (LSD), Dock Landing Ship (DLS) eller Large Landing Ship (LLS).