

Luftbåren maritim overvåking og anti-ubåt kapabilitet: status og utvikling – konsekvenser for Norge

Harald Håvoll

Denne briefen er en syntese/sammendrag av NUPI-rapporten “Luftbåren maritim overvåking og ASW Status og utvikling – konsekvenser for Norge” som publiseres samtidig på www.nupi.no

Briefen tar for seg status på Norges evne til maritim overvåking med fokus på luftbårne systemer. På bakgrunn av status på luftbåren overvåking, samt den sikkerhetspolitiske situasjon og teknologiske utvikling, diskuteres mulige opsjoner for valg av fremtidig maritim overvåkingskapabilitet for Norge.

Både denne briefen, samt den mer omfattende rapporten, er ment å gi et innspill til den debatten som nødvendigvis vil komme i forbindelse med, og i forlengelsen av, Forsvarssjefens militærfaglige utredning¹ og Forsvarsdepartementets langtidspan (LTP). Om Norge fortsatt skal ha en førsteklasses evne til overvåking av våre maritime interesseområder eller om vi må redusere vår ambisjon på dette området, av primært økonomiske grunner, er noe som den omtalte utredningen og den påfølgende LTP vil måtte ta stilling til.

Den statlig oppnevnte «Ekspertgruppen for Forsvaret av Norge» la tidligere i år frem sin rapport om status og fremtid for Forsvaret.² Av 5 særlige satsingsområder som gruppen anbefaler, er Etterretning og overvåking listet først (Rapporten Kap 8, side 72). Her nevnes spesielt behovet for å videreføre og fornye kapabiliteten Maritime patroljefly. Dette som en klar kontrast til oppslag i Dagbladet i mars 2014 om at E-tjenesten vurderte alternative sensorer og plattformer fordi Luftforsvaret ikke tildelte 133 Luftving og 333 skvadron nok midler til flytimer, slik at tilstedeværelsen i interesseområdene i nord ble redusert.³ For å kunne overvåke våre nærområder, innhente relevant etterretning og hevde nasjonale

interesser – må man være tilstede. Våre maritime patroljefly er noe av de mest kostbare systemer som Luftforsvaret drifter for Forsvaret, og innsparingspotensialet ved å legge ned dette systemet vil være betydelig. Men, som denne briefen vil vise, en slik beslutning ville fremstått som risikabel – særlig siden man ikke hadde andre systemer umiddelbart tilgjengelig som kunne overta rollen på et tilfredsstillende nivå.

Overvåking og etterretning i våre interesseområder er nærmest scenario-uavhengig. En grad av tilstedeværelse, overvåking og etterretning er helt nødvendig uansett om det foreligger en sikkerhetspolitisk trussel eller ikke. Graden av tilstedeværelse justeres selvsagt etter den sikkerhetspolitiske situasjonen, men selv i et havområde omkranset av stater som alle kan sies å tilhøre et sikkerhetsfellesskap⁴ vil det være tilstedeværelse av overvåkingsystemer fra de omkringliggende stater, om ikke for å drive etterretning mot hverandre, så for å holde oversikt med skipstrafikk, forhindre smugling, drive søk og redning etc. Når så situasjonen er som den er i våre nordlige farvann, med en stormakt som nabo og en stormakt som etter det siste års hendelser langt fra kan sies å være omfattet av det vestlige sikkerhetsfellesskapet, så er behovet for markere våre interesser og samle inn etterretninger gjennom hyppig tilstedeværelse åpenbar.

Begrepet “overvåking” blir her brukt i en utvidet forstand, og som et paraply-begrep som dekker all aktivitet rettet mot å oppdage, følge og rapportere aktivitet over, på og under havoverflaten i fredstid. Slik begrepet brukes her, dekker det hele det engelske akronymet ISR (Intelligence, Surveillance, Reconnaissance). Dette kan virke noe forvirrende siden S’en i ISR, “Surveillance” nettopp oversettes med “overvåking” på norsk. I væpnet konflikt/krig benevnes de tilsvarende aktiviteter “anti-overflate krigføring” (Anti Surface Warfare -ASuW) og “anti-ubåt krigføring” (AU på norsk og ASW på engelsk).

1 <http://forsvaretavnorge.regjeringen.no/rapporten/> og <https://www.regjeringen.no/nb/dokumenter/rammer-for-forsvarssjefens>
2 <http://forsvaretavnorge.regjeringen.no/rapporten/>
3 <http://www.dagbladet.no/2014/03/14/nyheter/innenriks/forsvaret/overvakning/32308236/>

4 Et sikkerhetsfellesskap defineres som et sett av stater der bruk av militærmakt disse statene imellom ikke er relevant.

Begrepet omfatter også ISR-aktivitet fra det maritime domenet mot land dersom de maritime styrkenes oppdrag er å virke direkte mot land. Av plasshensyn og for å begrense omfanget av denne artikkelen vil imidlertid fokus her være på ISR mot aktivitet på og under havoverflaten – og primært ISR utført av luftbårne plattformer (fly, helikoptre og ubemannede systemer (UAV/UAS)). Av disse vil hovedvekten her bli lagt på fly.⁵

Ressursene tilgjengelig for overvåking kan være plassert i rommet, i luften, på overflaten, under overflaten, på havbunnen og sågar på land. I tillegg må man inkludere de allestedsnærværende elektroniske og cyber domener. Når det er sagt, er det viktig å understreke at det er *kapabiliteten*⁶ «maritim overvåking» som er sentral her – ikke spesifikke plattformer.

Flyene deles her inn i 3 grupper etter grad av kapasitet (utrustning, rekkevidde, roller som kan dekkes):

- 1) **MSA** (Maritime Surveillance Aircraft) – fly som kun er utrustet med sensorer for overflateovervåking. Er som regel mindre/mellomstore fly med begrenset fart, lasteevne og rekkevidde.
- 2) **MPA** (Maritime Patrol Aircraft) – fly som i tillegg til sensorer for overflateovervåking, også har evne til undervannsovervåking (og ASW i krig). I motsetning til den tradisjonelle betydningen av betegnelsen, vil den her bli begrenset til å gjelde mellomstore fly med begrenset fart, lasteevne og rekkevidde.
- 3) **LRMPA/MMA** (Long Range MPA/Multi Mission Aircraft). Fly med full kapasitet til overflate- og undervannsovervåking i fred, og ASuW og ASW i krig. Kan i tillegg utføre oppdrag over land/mot landmål. Har høyere transittshastighet, kan oppholde seg lengre i sitt operasjonsområde og kan bære mer våpen enn et MPA.

Helikoptre har primært en lokal og taktisk evne/rolle siden de opererer ut fra et moderskip. De er utmerkede overvåkings- og krigføringsplattformer for overvåking for en lokal flåtestyrke, samt beskyttelse av denne mot særlig undervannstrusler, men har mindre eller begrenset evne til områdeovervåking og område-undervannsovervåking og –ASW. Helikoptre er også sårbare for motmidler i en ASW-situasjon. Se den fulle studien for litt mer behandling av helikoptre som overvåkings- og krigføringsplattformer.

De ubemannede plattformene blir i lekkasjer fra FSJ militærfaglige utredning presentert som en mulig erstatter for våre P3 Orion LRMPA/MMA.⁷ Dette er nok en dramatisering fra media's side siden Orion uansett må erstattes om senest 15-20 år, og fordi disse lekkasjene ikke viser det hele og sammensatte bildet som kommer til å bli presentert når hele utredningen presenteres. At et rent bemannet overvåkingssystem skal erstattes av et rent ubemannet er rimelig usannsynlig pr i dag. UAS/UAV introdusertes i dag i stadig flere forsvar som et *supplement* til bemannede overvåkingsplattformer – det er ingen av de store operatørene av havovervåkingssystemer som foreløpig vurderer

å erstatte dagens bemannede system med et rent ubemannet. Snarere tvert om så introduserer disse (USA, Japan, Kina, Spania, Australia for å nevne noen) nye bemannede plattformer parallelt med ubemannede systemer. Det er flere grunner til at ubemannede systemer i dag og i det nærmeste tiåret ikke fullt kan erstatte et bemannet system, og disse blir behandlet i rapporten. Her nevnes kun to av dem; manglende evne til undervannsovervåking/ASW, og manglende robusthet til å takle uforutsette hendelser. Alle med erfaring fra tallrike tokt med norsk LRMPA i Barentshavet og Norskehavet (undertegnede inkludert) har opplevd situasjoner som krever beslutninger basert på forståelse av den aktuelle situasjonen, samt på forståelse av den lokale konteksten. Dette kommer som regel med lang erfaring i å operere i det aktuelle området, samt en operativ og politisk forståelse av den gitte kontekst. Ett (av mange mulige) eksempel på dette er episoden i 1987 da et Sovjetisk jagerfly av type Flanker kolliderte med et norsk Orion over Barentshavet. Fordi mannskapet på Orion hadde opplevd lignende episoder før (uten berøring) og fordi de kunne observere den aktuelle Sovjetiske pilotens handlinger, ble de tidlig klar over at dette ikke var en bevisst provokasjon, men uvøren flyging av russeren. Dette sørget de for å formidle til de militære og politiske ledelsen så snart de var trygt på bakken og slik forhindret en unødvendig eskalering av en tilfeldig episode. Det spørres om en UAV-operatør på bakken et sted i Norge ville ha kommet til samme konklusjon. Et LRMPA/MPA er derfor like mye en aktør som en observatør – en UAV vil kun være en observatør.

Mulige opsjoner for kapabiliteten luftbåren maritim overvåking

Før vi ser på mulige plattformer for maritim luftbåren overvåking må vi først bestemme hvilken ambisjon vi vil ha for maritim overvåking – på hvilket nivå ønsker vi å legge oss? Det er i hovedsak 2 faktorer som vil være utslagsgivende for hvilke plattformer man så har å velge mellom (i tillegg til økonomi, selvsagt): 1) Skal kapabiliteten inkludere evne til undervannsovervåking (og ASW i krig); og 2) hvor stort område skal dekkes av kapabiliteten (plattformenes rekkevidde)?

Nedenfor presenteres 6 mulige opsjoner for fremtidig maritim luftovervåking i Norge rangert etter mulige ambisjonsnivåer:

1. Nedleggelse av evne til langtrekkende maritim overvåking (ingen luftbårne sensorer)
2. Maritim overflateovervåking (UAS eller MSA) – ASW begrenses til fregatter og NH-90
3. Som 2, men med begrenset evne til undervannsovervåking og ASW - (f eks C295 MPA)
4. Fullt kapasitet til maritim overvåking, samt ASW/ASuW med bemannede plattformer (som i dag – dvs en type LRMPA/MMA som P8).
5. En blanding av bemannet MMA og et antall ISR-UAV (HALE eller MALE).
6. En blanding av bemannede MMA, samt et mindre antall ISR-UAV (HALE) + et mindre antall ASW-UAV (MALE).

Før hver enkel opsjon behandles spesielt, må vi se litt nærmere på den mest avgjørende faktoren for hvordan en fremtidig luftbåren maritim overvåkingskapabilitet vil se ut – nemlig evnen til undervannsovervåking i fred og ASW i krig.

Undervannsovervåking/ASW

Den sentrale og avgjørende faktor for hvordan fremtidens maritime luftovervåking i Norge skal se ut, er om vi skal ha

⁵ I NUPI-rapporten blir også helikoptre og særlig UAS/UAV behandlet noe mer inngående.

⁶ Termen *kapabilitet*, som det brukes her er en oversettelse av det engelske ordet *capability*. Ordet dekker både en fysisk og en kognitiv del, altså både utstyrets materielle del, samt mannskapenes evne til å utnytte utstyret til det fulle. Den første delen er teknisk/teknologisk, mens andre del er resultat av utdanning, trening, øving og erfaring. Fra de engelske ordene *capacity* og *ability*.

⁷ <https://www.aldrimer.no/luftforsvaret-satser-pa-droner/>

evne til undervannsovervåking/ASW eller ikke. En evne til å oppdage og følge ubåter (og dermed innhente akustisk etterretning - ACINT) i fred, samt en grad av evne til ASW i krig, kompliserer og fordyrer et maritimt luftovervåkingssystem betraktelig. Dersom Norge skulle revurdere den kapabiliteten vi har hatt på dette området frem til i dag (og ut levetiden for våre P3C), og komme til at vi kun trenger evne til overflateovervåking i våre interesseområder, så er det mange penger å spare. En betydelig flåte (typisk 8-10 fly) av MSAer vil effektivt kunne dekke våre interesseområder, med hyppigere tilstedeværelse enn i dag, til en rimeligere pris enn dagens system kan. Et MSA er billigere i innkjøp, billigere i drift (bruker mindre drivstoff og har færre mannskap om bord), billigere å vedlikeholde og billigere å oppgradere. Ved å senke ambisjonsnivået til kun overflateovervåking i fred/krise kan betydelige ressurser overføres til andre prioriterte områder for Forsvaret.

En slik revurdering kommer imidlertid med en ikke ubetydelig kostnad – operativt som strategisk/politisk. Et MSA er først og fremst et fredstids-overvåkingssystem. De er ikke utstyrt for ASW og de færreste er utstyrt for ASuW i væpnet konflikt/krig. Skal flyene få denne ekstra kapabiliteten må de ytterligere oppgraderes med blant annet selvforsvarssystemer, sjømålsmissiler og mer avansert samband/link. Dette vil sikkert kreve en crew-stasjon eller to ekstra om bord. Utvendige våpen og/eller redningsutstyr (og ikke i et innvendig bomberom som på P3) øker luftmotstanden og reduserer dermed fart og rekkevidde. Kostnadene går opp og noe av effektiviteten (fart, rekkevidde) til plattformen går ned. For Norges del bør derfor valget være enten en ren fredstids MSA-kapabilitet, der vi overlater til allierte å stå for område-undervannsovervåking i fred, og ASuW og ASW i krig, eller så får vi heve ambisjonen til å inneha en nasjonal evne til undervannsovervåking og ASW – på et eller annet nivå.

Et sterkt argument for en nasjonal evne til undervannsovervåking (inkl. ACINT) i fred, og ASW i krig, ligger i strategiske og politiske forhold. Norge har ikke bare nasjonale forpliktelser og ambisjoner. Vi er en alliansepartner, og alliansen er fundamentet for vår forsvars- og sikkerhetspolitikk. Norges viktigste bidrag til alliansen gjennom hele den kalde krigen og til dels også i tiden etter har vært våre etterretningsleveranser – fra strategisk til taktisk etterretning. Og blant den viktigste etterretningsinformasjonen har vært ACINT. Dette “monopolet” på ACINT er hovedsaklig et resultat av vår doble politikk overfor Sovjet og senere Russland – «beroligelse og avskrekking». NATO-medlemskapet og nasjonalt forsvar skulle virke avskrekkende, mens beroligelse-delen av denne politikken bestod/består i de selvplagte restriksjoner, som basepolitikken og at allierte fly og fartøyer ikke kan operere øst for 24 grader øst med utgangspunkt i norsk territorium. Dette har gjort at norske militære skip og fly normalt har vært de eneste NATO-fartøyene som har operert i Barentshavet (unntaksvis har engelske og amerikanske fartøyer operert i området på rene nasjonale oppdrag med utgangspunkt i eget territorium og uten å ha vært innom Norge på veien).⁸ Resultatet er at en stor del av NATOs detaljetterretning om russiske ubåter er levert fra Norge. Dersom Norge skulle senke sitt ambisjonsnivå på maritim overvåking og ASW, må man være klar for at USA og NATO ikke kan miste denne kapabiliteten og da vil kunne kreve å overta ACINT-rollen selv. Det vil måtte i hovedsak skje med fly, og fra norske baser. Det vil utfordre våre selvplagte restriksjoner (flyene vil

måtte være basert i Norge og operere øst for 24 graden). Den relative lavspenningen som eksisterer, og også eksisterte under den kalde krigen i Barentshavet, er, og var, et direkte resultat av denne politikken fra norsk side. Fraværet av (mer aggressive) NATO-fly og –fartøyer det meste av tiden senket spenningen mellom NATO-landet Norge og Sovjet/Russland.

En annen faktor, som ikke har med undervannskapabilitet å gjøre, men som peker i retning av LRMPA/MMA er våre forpliktelser til å kunne drive søk og redning (SAR) på lange avstander med lang utholdelse. Det er nylig inngått en SAR-avtale blant de arktiske statene der hvert avtaleland har fått tildelt sitt ansvarsområde.⁹ For Norges del dekker dette et område som strekker seg fra kysten av Nord-Norge til Nordpolen. Dette området kan bare dekkes effektivt med et fly med høy transitthastighet og lang rekkevidde.

Vurdering av mulige opsjoner for luftbåren maritim overvåking etter P 3 Orion¹⁰

1. Opsjon 1: ingen fremtidig luftbåren langtrekkende overvåkingsskapasitet.

Dette vil være et valg man tar for å kvitte seg med hele strukturer for ikke å fortsette med ostehøvel-nedskjæringer – noe ala det Danmark gjorde med hele sin ubåtflåte og som Storbritannia gjorde da de la ned sin Nimrod flåte. Betydelig økonomisk innsparingspotensiale, men er operativt og strategisk meningsløst. Ikke bare vil det gjøre våre operative og politiske myndigheter nærmest blind for aktiviteter i vårt nærområde, men det vil også kunne øke spenningen i et lavspenningsområde, samt frata regjeringen et kraftig utenrikspolitisk virkemiddel fordi den manglende nasjonale evne til overvåking må overtas av allierte, som må operere ut fra norsk territorium.

2. Opsjon 2: Maritim overflateovervåking med enten et fåtall UAV eller et noe større antall MSA. Ingen område-undervannsovervåkingsskapasitet. Lokal/taktisk ASW gjennom våre fregatter og NH-90 helikoptre.

Vil gi et effektivt overflatebilde til operative og politiske myndigheter, samt en grad av støtte til ASuW i konflikt/krig. Et rent UAS vil gi større evne til kontinuerlig tilstedeværelse i fred og konflikt, samt kan ta større risiko i konflikt/krig enn et bemannet MSA-system. Imidlertid vil et bemannet system gi større fleksibilitet og scenarie-robusthet i fred og kriser på lavere nivå. ASW er begrenset til nærstøtte til egne marinefartøyer, eventuelt en alliert flåtestyrke, fra NH-90. Manglende evne til undervannsovervåking og ACINT i fred vil trolig få samme resultat som under opsjon 1 – at allierte tar over den oppgaven, med de implikasjoner det får som beskrevet over.

3. Opsjon 3: Et antall MPA med medium rekkevidde (f.eks. C295 MPA/ATR 72 MPA som beskrevet i rapporten).

Dette fremstår som en minimumsløsning som vil bidra til å gi et godt overflatebilde, samt en akseptabel evne til undervannsovervåking og ACINT. Ulempen her er begrenset rekkevidde og utholdenhet for de aktuelle plattformene – særlig for å dekke kravet til søk og redning innenfor hele ansvarsområdet. Denne konfigurasjonen kan gi tilfredsstillende overvågingsdekning innenfor våre interesseområder forutsatt tilstrekkelig antall enheter (anslått til 8-10). Imidlertid er denne løsningen mindre aktuell hvis Norge er det eneste av våre allierte/samarbeidsland som velger denne løsningen. For

⁸ Dette gjelder i hovedsak fly og overflatefartøyer. Allierte ubåter var nærmest permanent tilstede i Barentshavet under den kalde krigen, og det antas at de i det minste er på periodiske besøk i dag.

⁹ <https://www.ifrc.org/docs/idrl/N813EN.pdf>

¹⁰ For diskusjon om konkrete plattformer, se den tidligere omtalte fulle studien.

å kunne redusere innkjøps- og driftskostnader ved et maritimt luftbåren overvåkingssystem er vi avhengige av at allierte det er naturlig å samarbeide med også velger det samme.¹¹

4. *Opsjon 4: Full evne til maritim overvåking, samt ASW/ASuW kapabilitet med bemannede plattformer (som i dag – dvs en type LRMPA/MMA).*

Dette er en bibeholdelse/forlengelse av den kapabiliteten vi har i dag til så vel overflate- som undervanns-overvåking, samt langtrekkende SAR, bare med stadig oppdaterte sensorer og våpen for å dekke den teknologiske utviklingen. Dette er den løsningen som også våre mest naturlige allierte/samarbeidspartnere sannsynligvis vil velge (Storbritannia), og som noen allerede har valgt (USA, Tyskland, Frankrike). Som i dag vil evne til område-ASW i krig/konflikt kan bli noe redusert på grunn av sårbarheten til bemannede MMA/LRMPA.

5. *En blanding av bemannet MMA og et antall ISR-UAV (HALE eller MALE).*

Et mindre antall (typisk 4) MMA for fredstidsoperasjoner, samt et mindre antall (3-4) UAV (HALE eller MALE) for å supplere overflateovervåking i fred, men særlig til å kunne etablere 24/7 dekning av et område i krise og konflikt. I en sikkerhetsspolitisk krise vil behovet for kontinuerlig informasjon være påtrengende. Samtidig vil det kunne være en risiko for tap av en overvåkingsplattform i en spent situasjon. En UAV gir både evne til kontinuerlig tilstedeværelse, samt at risikoen for tap av egne flymannskaper reduseres. Denne løsningen gir større fleksibilitet i fred/krise og vil dekke alle overvåkingsbehov, samt SAR, og gir større overlevelse i konflikt/krig. Den samme begrensingen for ASW i krig som under 4 gjelder også her, siden denne funksjonen fortsatt må utføres av bemannede MMA.

6. *En blanding av bemannede MMA, samt et mindre antall ISR-UAV + et mindre antall ASW-UAV.*

Dette er maksimumløsningen. Gir maksimum effekt, fleksibilitet og overlevelse i krise, konflikt og krig innenfor alle oppdragsområder. Dette er imidlertid en komplisert og dyr løsning. Å kjøpe og drifte tre forskjellige plattformer er ikke særlig kostnadseffektivt. I tillegg kommer de tekniske problemene med å operere

UAV på våre breddegrader som nevnt i rapporten (selv om mye av dette nok vil bli løst i løpet av det neste tiåret, og dermed innen en vurdering av anskaffelse for Forsvaret er aktuelt).

Konklusjon

Norge har ikke bare et nasjonalt behov for tilstedeværelse for interessemarkering, samt å innhente mest mulig oppdatert informasjon om våre nærområder og interesseområder, men vi har også påtatt oss en forpliktelse overfor våre allierte om å levere viktige etterretninger som andre allierte ellers ville måtte stå for. Skulle vi overlate til allierte å stå for tilstedeværelse og etterretninger (særlig ACINT), vil det ikke bare kunne øke spenningen i våre nærområder, men også frata regjeringen et politisk virkemiddel som har vært, og er, sentralt for vårt forhold til en stormaktsnabo. Norge har disponert langtrekkende MPA (LRMPA) siden den andre verdenskrigen og disse har stått for en stor del av både tilstedeværelse og etterretninger i nord. Når våre P 3 Orion når slutten på sin operative levealder etter 2030 må Norge bestemme om denne kapabiliteten skal bibeholdes, og i så fall på hvilket nivå. Denne studien anbefaler at evne til undervanns-overvåking og ASW fortsatt må være en integrert del av denne kapabiliteten. Ved strenge økonomiske rammer kan en type MPA (av mindre type enn MMA/LRMPA) velges forutsatt at tilstrekkelig antall blir anskaffet og at andre allierte anskaffer samme type. Har man ambisjon om i tillegg til dette også å kunne dekke hele vårt ansvarsområde for søk og redning, samt at kapabiliteten skal kunne ha en framskutt og aktiv rolle i krig (og ikke mer tilbaketrukket, som våre LRMPA var tiltenkt under den kalde krigen), så er det kun en type LRMPA/MMA som kan dekke dette. Ved romsligere budsjetter bør man se på muligheten til å kombinere MMA med en UAV/UAS-kapasitet. Dette vil betraktelig øke systemets fleksibilitet, spesielt i kriser og konflikt.

4

11 Et eksempel er samarbeidet med Airbus om logistikk og flydeler for våre og Tysklands P3 Orion: <http://testcenter.no/?p=291>



Norwegian Institute
of International
Affairs

NUPI

Norwegian Institute of International Affairs
C.J. Hambros plass 2D
PO Box 8159 Dep. NO-0033 Oslo, Norway
www.nupi.no | info@nupi.no

Established in 1959, the Norwegian Institute of International Affairs (NUPI) is a leading independent research institute on international politics and areas of relevance to Norwegian foreign policy. Formally under the Ministry of Education and Research, NUPI nevertheless operates as an independent, non-political instance in all its professional activities. Research undertaken at NUPI ranges from short-term applied research to more long-term basic research.

Om forfatteren

Harald Håvoll er pensjonert Oberstløytnant fra Luftforsvaret. Hans tjeneste relevant for denne rapporten inkluderer tjeneste som taktisk koordinator (TACCO) på P3 Orion ved 333 skv fra 1977 til 1987, instruktør i Maritim Luftoperasjoner ved hhv Luftkrigsskolen og KNM Tordenskiold, og tjeneste ved Maritimt luftoperasjonssenter (MAOC) ved HQ North. Hans siste stilling før han forlot Forsvaret var som Sjef Militærmaktavdelingen ved Forsvarets Stabsskole. De siste 10 år har Håvoll vært assosiert med NUPIs involvering i det internasjonale programmet for eksperimentering og konseptutvikling (MNE - MCDC) og er også tilknyttet Senter for Internasjonal og Strategisk Analyse (SISA) som seniorrådgiver og militæranalytiker.