

[Morten Larsen.]

for offentligheden og det høje ting at give en redegørelse for, hvilke foranstaltninger forsvarsministeren agter at foretage for at hindre, at projektiler fra militærets jet-jagere udsætter befolkningen for livsfare, således som det skete ved episoden på Thorup Strand den 30. november 1957.

Forsvarsministeren (Poul Hansen): Jeg takker det ærede medlem for spørgsmålet, som jeg gerne besvarer. Jeg tror, det vil være rigtigst først at gøre et par bemærkninger om, hvorledes forholdene med hensyn til disse skydninger er indrettet.

Det aflyste fareområde i Jammerbugten, hvor flyvevåbnet foretager disse luftmåls-skydninger, som der er tale om, er ca. 30 km langt og 20 km bredt. Skydningerne foregår over vandet efter et mål, som slæbes af et jetluftfartøj, der går frem og tilbage på en bestemt fastlagt kurs ca. midt igennem fareområdet 10-12 km fra kysten. Kursen er fastlagt sådan, at den nærmest er parallel med kysten. Piloten i det skydende luftfartøj må kun beskyde målet, når han befinder sig i den indre del af fareområdet mellem målet og kysten, således at projektilerne går udefter og falder ned i vandet i den ydre del af fareområdet.

I klart og skyfrit vejr udføres skydningerne under kontrol af den pilot, som flyver slæbemålsluftfartøjet, idet han giver tilladelse til at påbegynde skydningen, når målet er i fareområdet, og ordre til at standse den, når målet passerer det sted i målets kurs, hvor skydningerne skal standses, for at man kan have fuld sikkerhed for, at nedslaget finder sted inden for fareområdet. Samtidig kontrollerer han, at det skydende luftfartøj befinder sig på den indvendige side af målet, og at kursen er således, at luftfartøjets maskinkanoner, der er fast monteret og parallelle med flyets akse, er rettet udefter under skydningen. Under disse omstændigheder — altså i klart vejr — er der ingen fare eller risiko for, at de affyrede projektiler rammer land.

I usigtbart vejr, hvor skydningen foregår over skyerne, og hvor slæbemåls-piloten er forhindret i at se kystlinjen, overtager en af flyvevåbnets radarstationer, som har fareområdet og slæbemålets fastlagte kurs indtegnet på sin radarskærm, og som nøje

kan følge de deltagende luftfartøjers bevægelser, kontrollen med skydningerne. Kontrollen udøves på den måde, at radarstationen over radioen giver slæbemåls-piloten sådanne ordre, at piloten er i stand til at følge den fastlagte kurs inden for fareområdet. Endvidere modtager slæbemåls-piloten gennem radarstationen ordre til skydningens påbegyndelse og standsning og er samtidig selv i stand til at udøve kontrol med, at det skydende luftfartøj befinder sig på den indvendige side af målet, og at kursen er således, at luftfartøjets maskinkanoner er rettet udefter under skydningerne.

Skydningen under radarkontrol, som har været anvendt den 30. november 1957, hvor der blev konstateret nedslag af projektiler ved Thorup Strand, skulle kunne udføres på fuldt betryggende måde, og fra flyvevåbnets side har man ikke kunnet finde den nøjagtige årsag til det skete, meget beklagelige uheld. Ved de foretagne undersøgelser er der imidlertid konstateret en fejl, som eventuelt kan have været medvirkende til uheldet, og flyvevåbnet har derfor nedsat en kommission af specialister med den opgave at undersøge alle detaljer i forbindelse med skydningen den pågældende dag for at finde frem til den egentlige årsag til uheldet.

Indtil da har flyvevåbnet aflyst alle skydninger under radarkontrol, og denne form for skydning vil kun blive genoptaget, såfremt flyverkommandoen gennem kommissionsundersøgelsen og de i forbindelse hermed foretagne målinger og justeringer får vished for, at den radarkontrollerede skydning kan foregå med fuld sikkerhed for, at gentagelser af det skete uheld ikke finder sted. Skydninger i klart og sigtbart vejr vil fortsat blive afholdt, idet denne fremgangsmåde som tidligere anført ikke frembyder nogen risiko eller fare for, at projektilerne rammer land.

Morten Larsen: Jeg takker den højtærede forsvarsminister for redegørelsen, og jeg er indforstået med, at der, hvor der er både menneskelige og tekniske muligheder for fejl, kan ske sådanne fejl, som her er konstateret. Men det er ikke sikkert, at dette er trøst nok for de mennesker, der var ved at komme til skade ved den pågældende