

**[Forsvarsministeren.]**

gifter til bl. a. reservedele, jordudstyr, industrialisering, træning, told og moms m. v.

Som det fremgår af min ansøgning af 29. marts 1977 til finansudvalget om tilslutning til, at forsvarsministeriet indgår endelig kontrakt med USA's regering om levering af F-16 fly, er det endelige tilbud fra USA for selve de 58 fly imidlertid nu baseret på den i sin tid angivne maksimale pris, 1.999 mill. kr., og den samlede anskaffelsespris er opgjort til ca. 2.640 mill. kr.

Årsagen til denne forudsete prisstigning er væsentligst, at medproduktionen i Europa bliver dyrere. Dette har bl. a. sin årsag i de specielle tekniske og teknologiske krav, der stilles til den industri, der skal deltage i denne særlige flyproduktion, herunder også de store krav til kvalitetskontrol. Herudover er der stigning i udgifterne til reservedele, jordudstyr m. m. samt til moms og told.

Disse priser er alle i januar 1975 prisniveau. I dagspressen har man også beskæftiget sig med de endelige omkostninger til anskaffelsen af F-16. Hertil vil jeg gerne knytte nogle kommentarer.

I overensstemmelse med sædvanlig praksis for anskaffelsesprojekter, der kræver en lang produktionsperiode, indeholder kontrakterne med de producerende virksomheder såvel i Europa som i USA prisreguleringsklausuler, hvorved virksomhedernes risiko i forhold til faktisk konstaterede konjunkturbestemte løn- og prisændringer i produktionsperioden dækkes. På tilsvarende måde vil ændringer i valutaforholdene de fem producerende lande imellem medføre justeringer i op- eller nedadgående retning af den endelige anskaffelsespris.

Jeg skal understrege, at såvel justeringer af den oprindeligt anslåede anskaffelsespris som dækning af konjunkturbestemte prisændringer skal afholdes inden for det ved forsvarsforliget fastsatte rammebudget for forsvarret, og der er således ikke – som det har været nævnt – tale om bevillingsforøgelser i forhold hertil.

Der har også været forlydender fremme om, at projektet bliver meget dyrere end forventet på grund af forbedringer og ændringer, som det amerikanske flyvevåben vil indføre. Det er da også givet, at man i dette tidsrum, som forløber for et sådant projekt, vil kunne finde ændringer, der kan forbedre flyets ydeevne. Men jeg kan roligt sige, at man såvel fra amerikansk som fra europæisk side er helt opmærksom på, at omkostningerne skal holdes i ave,

og dette søges bl. a. gjort ved, at der er nedsat en fælles komité, der skal have indseende med forbedringsomkostningerne.

Jeg vil dernæst gerne omtale rapporten fra den amerikanske rigsrevision, General Accounting Office, til den amerikanske kongres vedrørende F-16 flyet. Generelt kan det siges om rapporten, at adskillige af oplysningerne om de såkaldte svagheder og mangler ved flyet er mellem 1 og 2 år gamle. Det har været forhandlet gennem længere tid, hvorledes disse svagheder skulle elimineres. Selv om rapporten er dateret 1. april 1977, fremgår det klart af ordlyden, at redaktionen af den er sluttet omkring årsskiftet 1976–77, og der er netop i det seneste halve år truffet beslutninger om ændringer ved flyet.

I rapporten redegør den amerikanske rigsrevision adskillige steder først for, hvad den anser for at være svagheder ved flyet, og meddeler dernæst, hvad der enten vil blive gjort eller kan gøres for at eliminere disse. Den sidste del – afhjælpningen af svaghederne – er imidlertid udeladt i de redegørelser, som de forskellige nyhedsbureauer har udsendt, og dette har selvfølgelig i høj grad været medvirkende til at starte den polemik, der nu er i gang. Det er også værd at bemærke, at medens de forskellige nyhedsbureauer hurtigt udsendte de vildledende oplysninger om F-16, som jeg skal komme tilbage til om lidt, er dementierne, der er fremkommet, ikke blevet modtaget og viderebefordret med samme begærlighed.

Mere specifikt kan jeg sige, at redegørelsen om de tekniske problemer i flyet omfatter fire afsnit:

- mulige problemer vedrørende ydeevne
- mulige nye krav og ønsker
- overlevelsessevne og sårbarhed
- konklusioner og rekommandationer.

Den del, der handler om mulige problemer vedrørende ydeevnen, omfatter for det første den såkaldte motorkvælning. Problemet er fremkommet ved de motorer, der er installeret i F-15 flyet, og som er af næsten samme type som motoren i F-16. I F-15 flyet har luftindtagets form bevirket, at luftstrømmen gennem motoren under visse ekstreme omstændigheder er blevet forstyrret, således at motoren er blevet »kvalt«. For at afhjælpe dette må motoren slukkes og startes på ny. Forsvarsministeriet har gennem adskillige måneder været bekendt med, at dette problem eksisterede i F-15 flyet. Men det har også været kendt, at den version