

[Forsvarsministeren.]

af motoren, der bliver installeret i F-16, er blevet modificeret. Endvidere har luftindtaget i F-16 en anden form end i F-15, og fænomenet er overhovedet ikke forekommet i F-16. Forsøgsvis har man dog under afprøvningen »kvalt« motoren en gang for at afprøve genopstartningsprocedurerne, og dette forsøg forløb ganske planmæssigt.

Et andet problem, der er omtalt af den amerikanske rigsrevision, er den høje kørehastighed på jorden. Dette problem er opstået ved, at F-16 flyet er meget let og motoren er meget kraftig, hvorfor kørehastigheden på jorden (med motoren i tomgang) let kommer op på omkring 90 km i timen med deraf følgende stort bremseslid. Den amerikanske rigsrevision nævner, at motorfabrikanten har anvist, hvorledes problemet løses ved at sænke motorens tomgangsomdrejninger, men omtaler også, at denne ændring ikke er vedtaget af det amerikanske flyvevåben. På dette område er rapporten ikke ført op til dato, idet den pågældende ændring for længst er vedtaget indført i alle fem deltagerlande i F-16 konsortiet.

Under det afsnit, der handler om mulige nye krav og ønsker, omtales en række systemer, som synes taget fra amerikanske taktiske flystyrkers ønskeseddel for udviklingen i 1980'erne. Det nævnes således, at elektroniske krigsførelsesmidler (jammers) ønskes indbygget i selve flyet, selv om udstyr i udvendige beholdere er til rådighed. I denne forbindelse skal jeg blot bemærke, at der er opnået enighed mellem de fem deltagerlande om det normale udstyr til elektronisk krigsførelse.

Den amerikanske taktiske flystyrke har også udtrykt ønske om et taktisk informationssystem, som forventes at blive udviklet i 1980'erne. Alene den anførte tidsramme viser klart, at dette hører med til fremtidsmusikken, som vi må tage stilling til om nogle år.

Til samme kategori hører ønsket om et nyt missil. Dette problem har aldrig været omtalt for de europæiske deltagerlande, og jeg vil gerne understrege her, at F-16 i Danmark kan anvende de våben, som flyvevåbenet i forvejen besidder, selv om flyet vil få så lang en levetid, at en modernisering af våbnene senere hen efter al sandsynlighed vil blive gennemført.

Dette er en normal procedure, der ikke er betinget af anskaffelsen af F-16.

I det afsnit, der omtaler overlevelsessevne og

sårbarhed, omtales, at F-16 vil være sårbart, specielt i luft-til-jord rollen.

Jeg vil her først understrege, at efter en opfattelse, der deles af USA og de fire europæiske konsortiumlande, er F-16 flyet mindre sårbart end noget tilsvarende allieret fly, der findes i dag, især på grund af flyets relativt ringe størrelse og dets store manøvreedygtighed. Dette synspunkt underbygges af den officielle udtalelse fra det amerikanske udenrigsministerium, der er udsendt i anledning af rapporten fra General Accounting Office. Det hedder i denne udtalelse: »F-16 sårbarhedsområdet blev vurderet, set i relation til relevante sovjetiske jord-til-luft og luft-til-luft modforholdsregler. Resultatet af analysen viste, at F-16 havde en overlevelsessevne, der var overlegen i alle kategorier, der blev vurderet i forhold til samtidige jagerfly.«

Når den amerikanske rigsrevision udtaler, at F-16 vil være mere sårbart, når dets rolle som jagerbomber bliver forøget, er dette indlysende. Jo nærmere et fly kommer til antiluftskytset på jorden, jo større risiko vil det selvfølgelig have for at blive ramt, men disse problemer er ikke specielle for F-16. I denne forbindelse vil jeg gerne igen citere fra den officielle meddelelse fra det amerikanske udenrigsministerium, der lyder som følger: »Endvidere blev F-16s luft-til-jord rolle vurderet, og USA's flyvevåben har givet ordre til, at der inkluderes væsentlige overlevelsesforanstaltninger i flyet af leverandøren.«

Dette stemmer med, hvad der hele tiden har været bekendt i forsvarsministeriet, og jeg kan derfor roligt udtale, at bekymringerne vedrørende F-16s sårbarhed intet har på sig. Her kan jeg tilføje, at en vurdering af et flys overlevelsessevne og sårbarhed ganske rutinemæssigt bliver foretaget i USA for alle de fly, der bliver sat i produktion, så der er intet opsigtsvækkende i, at en sådan vurdering også blev gennemført for F-16. Den gennemførte vurdering og de foranstaltninger, der er truffet, giver, som jeg lige har omtalt, fuld sikkerhed for, at F-16 også i denne henseende ikke alene vil være tilfredsstillende, men bedre end noget andet, vi har i den vestlige verden i dag.

Som afslutning på denne del af min redegørelse vil jeg gerne understrege, at de hidtil gennemførte afprøvninger har vist, at F-16 flyet på alle områder enten lever op til eller overgår de specifikationer, der er fastsat af det