

pligtige, der indkaldes, er lavere end det ser ud til.

Den procentdel af en værnepligtsårgang, der indkaldes, vil således være tilnærmelsesvis den samme som hidtil, hvorved kombinationen af værnepligtigt og fastansat personel i forsvaret fortsat kan fastholdes. Herved opnås en passende balance mellem tilgang til forsvaret og det militærfaglige niveau, samtidig med at den brede tilknytning til det øvrige samfund bevares, som det er anbefalet af Forsvarskommissionen.

### Spm. nr. S 1484

Til forsvarsministeren (12/3 99) af:

**Erik Jacobsen (V):**

»Vil ministeren indhente oplysninger, der anskueliggør, om de danske F 16-fly er »update-ret« og derfor på linje med F 16-fly i andre lande?»

### Svar (23/3 99)

**Forsvarsministeren (Hans Hækkerup):**

F-16 flyet er siden produktionen blev påbegyndt sidst i 70'erne fremstillet i et antal på omkring 4000 fly, og det anvendes nu internationalt af 20 nationer. Der er siden produktionens iværksættelse sket en løbende udvikling af flyet og dets delsystemer. Denne udvikling har nødvendiggjort en opdeling i produktionsblokke (benævnt block 01, -10, -15, -20, osv.), tilrettelagt således at fly inden for samme block-nummer er identiske. De tidlige produktionsfly betegnes som F-16 A/Bfly, (version A er énsædede fly og version B er tosædede fly. Tilsvarende er gældende for versionerne C/D), mens produktionsfly fra block 25 betegnes som F-16 C/D fly. Den seneste udgave, der for tiden produceres til det amerikanske flyvevåben, er således block 52 fly. De 69 danske F-16 A/B fordeler sig med 31 block 10 og 38 block 15 fly.

Den mest markante konfigurationsændring er overgangen fra A/B til C/D fly. Ved denne overgang er der sket en ændring af flyets strukturelle opbygning, hvilket muliggør anvendelse af en kraftigere motor og udnyttelse af en højere totalvægt. Parallelt hermed er flyets elektroniske systemer udbygget, hvilket alt i alt resulterer i en forbedring af flyets operative egenskaber,

mulighed for at medbringe større våbenlast samt indbygget potentiale for fremtidige opdateringer. Også på motorområdet er der gennem årene sket en væsentlig udvikling både med hensyn til større ydelse, større pålidelighed og reduktion af driftsomkostninger. Hertil kommer en mere pilotvenlig betjening, der sikrer optimal ydelse under alle driftsforhold.

Den danske F-16 anskaffelse og det efterfølgende samarbejde om drift og videreudvikling er sket inden for rammerne af det såkaldte F-16 Multinational Fighter Program (MNFP), der i 1975 blev etableret mellem Belgien, Holland, Norge, Danmark og USA. De 5 MNFP partnernationer indgik på dette tidspunkt en aftale, der omfattede såvel udvikling af F-16 flyet som muligheden for samarbejde om videreudvikling gennem flyets brugsliv. Dette samarbejde har betydet, at Danmark løbende har haft mulighed for at videreudvikle sine F-16 fly, således at de i dag besidder egenskaber, der svarer til de kampfly, der for øjeblikket produceres internationalt. Det er i denne forbindelse væsentligt at bemærke, at dette internationale samarbejde er unikt, idet meget få andre internationale brugere har haft mulighed for tilsvarende opdatering af F-16.

Videreudvikling af flyets egenskaber er sket gennem løbende tilpasning af flyets systemer, primært software ændringer, der har resulteret i en stadig optimering samt bedre udnyttelse af våben og sensorer. Der er imidlertid også gennemført enkelte større opdateringer, hvoraf den væsentligste er det såkaldte Mid Life Update (MLU) program, der for øjeblikket er ved at blive implementeret på flyvevåbnets hovedværksted i Aalborg. MLU berører primært flyets elektroniske systemer, der funktionelt udbygges, blandt andet gennem indførelse af væsentlig forøget computerkapacitet. Der indføres standardiseret forbindelse til moderne våben og sensorer samt en række nye elektroniske delsystemer, f.eks. præcisionsnavigationssystemer. Af hensyn til piloten nyindrettes cockpit, og displayinformationerne integreres på en måde, der tilgodeser muligheden for enmandsbetjening af et særdeles komplekst våbensystem.

MNFP samarbejdet har været hovedhjørnestenen i tidlig adgang til de teknologiske udviklinger, der er sket på F-16 området, og Danmark er på dette område favoriseret i forhold til en række af de lande, der ikke er med i MNFP. Samarbejdet i MNFP regi har i øvrigt betydet, at de 4 europæiske deltagerlande har bevaret et