

Dokument D.

(1935)

Angående Marinens flyvemateriell og innstilling fra undersøkelseskomiteen vedrørende Marinens flyvevåben.

I. Skrivelse av 20 februar 1935 fra Det Kongelige Forsvars-Departement, Marinen, til Stortingets militærkomite.

I St. prp. nr. 1, 1935, Forsvarsdepartementet, Sjøforsvaret, side 18, hvortil henvises, har departementet meddelt at det senere i en særskilt skrivelse til Stortingets militærkomite skulde redegjøre nærmere for Marinens flyvemateriells nuværende tilstand og de i forbindelse dermed stående spørsmål. I henhold hertil skal departementet herved fremkomme med en sådan redegjørelse.

Marinens Flyvevåben har i sitt budgettforslag for kommende termin — uttrykt bilag til St. prp. nr. 1, 1935, Forsvarsdepartementet, Marinen, side 34 — hvortil henvises, redegjort for det nuværende materiell.

For tiden has følgende fly:

- a) 10 stk. 2-seters speiderfly, type «W. 33»,
- b) 10 » 1-seters kampfly, type «M. F. 9»,
- c) 8 » torpedofly, type «D. T. 2»,
- d) 8 » 3-seters speiderfly, type «M.F.11»,
- e) 4 » skolefly, type «M. F. 8»,
- f) 3 » treningsfly, type «M. F. 10».

Enn videre has under bygging 3 stk. 3-seters speiderfly (type M. F. 11) der påregnes ferdig høsten 1935.

Av ovennevnte fly er de under a) og b) nevnte i henhold til Forsvarsdepartementets bestemmelse i skrivelse av 17 juni 1932 og 21 november 1933 til Marinens Flyvevåben stillet i reserve. De vedlikeholdes kun i den utstrekning som kreves for å hindre forfall, og vil bli utrangert etterhvert som flyenes tilstand eller behovet for skurplass gjør dette ønskelig eller nødvendig.

Av de 10 speiderfly av type W. 33 er senere ved departementets skrivelse av 14 februar 1935 de 5 bestemt utrangert.

Av virkelige krigsfly has således kun 8 stk. torpedofly («D. T. 2») og 11 stk. 3-seters speiderfly («M. F. 11») hvorav 3 stk. dog først blir ferdig høsten 1935. Samtlige disse fly med undtagelse av 1 torpedofly har moderne motorer av type Armstrong Siddeley Panther, ca. 535 HK. Det torpedofly som ennå ikke har fått moderne motor er i inneværende termin forutsatt forsynt med en Panther-motor.

Den undersøkelseskomisjon som blev nedsatt efter flyveulykken på Horten 25 august 1933 (jfr. St. prp. nr. 1, 1935, s. 18) er kommet til det resultat at foruten de i reserve stillede fly bør også torpedoflyene («D. T. 2») utrangeres, da de ikke tilfredsstiller kravene til moderne torpedofly. Flyvevåbnet fremholder dog at det regner med at typen efterat den nye og kraftigere motor (Panther) er innskiftet og farten og bæreevnen øket står på høide med lignende materiell som brukes i utlandet, hvorfor man bør beholde dem, i hvert fall inntil man har fått anskaffet en nyere og mere ydedyktig type. Flyvevåbnet fremholder dog at hverken torpedoflyet eller nogen av de øvrige typer krigsfly våbnet for tiden har, kan benyttes til styrtebombing — en metode som i den senere tid mer og mer har vunnet terreng og som synes å ha fremtiden for sig.

Spørsmålet om skytning av torpedoer fra fly er hos oss løst av Marinens minevesen. Forsøkene hermed har imidlertid vist at det for full utnyttelse av torpedoenes egenskaper vil være nødvendig å gå til noget større og tyngre fly enn våre nuværende torpedofly. Flyvevåbnet finner derfor at man snarest bør

gå til anskaffelse av en efter våre forhold mest mulig hensiktsmessig type. Hvor store fly man vil bli nødt til å gå til kan det intet bestemt uttales om, forinnan man har fått anledning til å foreta en del prøver. Flyvevåbnet har for kommende termin anslagsvis opført kr. 180 000 til innkjøp av et moderne torpedo- og bombefly til prøve.

Hvad øvelsesfly (skole- og treningsfly) angår fremholder Flyvevåbnet at det med det nuværende antall (i alt 7 maskiner) ikke er mulig å la flyvepersonellet få den nødvendige utdanning. Å anvende de store torpedo- og 3-seters speiderfly som øvelsesfly lar sig ikke gjøre på grunn av at disse fly med sine store motorer er såvidt kostbare i drift at dette vilde gjøre det nødvendig å øke øvelsesbevilgningen meget sterkt. I skrivelse av 8 februar 1934 foreslo derfor Flyvevåbnet at det skulde fremsettes forslag om en ekstraordinær bevilgning på kr. 500 000 til nyanskaffelse av øvelsesfly. Departementet fant dog ikke da å burde fremsette noget forslag herom, idet man mente at man først burde avvente uttalen fra den nedsatte undersøkelseskommissjon.

Flyvevåbnet har i lengere tid forestatt undersøkelser for å finne en for våre forhold passende type og gjør regning med at der i inneværende termin må anskaffes 2 komplette skole- og treningsfly. I sitt budgettforslag har Flyvevåbnet opført til anskaffelse 5 treningsfly og 4 motorer til innskiftning i 4 av de gamle skole- og treningsfly, for å gjøre disse mere brukbare.

Et øvelsesfly, type Breda 28, er fornylig bestilt i Italia, og spørsmålet om mulig kjøp av flere maskiner av denne type vil bli optatt til overveielse, når man har fått prøvet flyet nogen tid.

Flyvevåbnet har i sitt budgettforslag for kommende termin, hvortil henvises, side 44, — således som også i de to foregående budgettforslag — fremholdt at en nybyggingsbevilgning som den som er blitt gitt i de senere år ikke rekker lengere enn til å vedlikeholde den flystyrke man for tiden har. Nogen økning eller utbygging blir det ikke tale om. Flyvåbnet uttaler at skal den organisasjonsplan som Stortinget fornylig har vedtatt, og som forutsetter en utbygging av Marinens Flyvevåben til i alt 64 krigsfly med fornødne anlegg m. v., være mer enn et slag i luften, må bevilgningen til våbnet økes, og økes betraktelig.

For å skaffe sig en oversikt over hvorledes forholdet med hensyn til beholdning av fly vil stille sig fremover de første 5 år fra kommende budgettårs begynnelse, har Flyvevåbnet anmodet Flyvebåtfabrikken om i sitt

budgettforslag for terminen 1935—36 å medta en 5 års utviklings- og nybyggingsplan for Flyvevåbnets materiell og anlegg basert på bevilgninger til våbnet av størrelse som forutsatt i den av Stortinget vedtatte forsvarsordning. Denne 5-årsplan finnes i Flyvebåtfabrikken budgettforslag for kommende termin (utrykt bilag til departementets budgettforslag).

I denne 5-årsplan har Flyvebåtfabrikken til nybygging og anskaffelse av fly (krigsfly, skole- og treningsfly) samt til anskaffelse av reservemotorer, reservedeler, tilbehør, instrumenter, miner og bomber opført ca. kr. 720 000 pr. år.

Under forutsetning av en sådan bevilgning har Flyvebåtfabrikken regnet med at det i denne 5-års periode skulde kunne anskaffes:

| | |
|--|--------------------------|
| 19 skole- og treningsfly, samt av krigsfly | |
| speiderfly | 8 stk. |
| torpedofly | 9 » |
| jagerfly | 3 » |
| | <u>Tilsammen 20 stk.</u> |

Sammen med de nuværende og under bygging værende fly vilde dette gi

| | |
|------------------|--------------------------|
| Speiderfly | 19 stk. |
| Torpedofly | 17 » |
| Jagerfly | 3 » |
| | <u>Tilsammen 39 stk.</u> |

Flyvebåtfabrikken fremholder enn videre at det for å skaffe plass til det økede antall og til de større, moderne fly vil være nødvendig i løpet av de par nærmeste år å bygge nye flyskur såvel i Bergen (Flatøya) som i Kristiansand. Ved slutten av 5-årsperioden må man efter fabrikkens mening også regne med nødvendigheten av å erstatte de små gamle og brandfarlige tre-flyveskur på Karljohansvern med moderne skur.

Allerede i sitt budgettforslag for terminen 1929—30 fremholdt Flyvevåbnet nødvendigheten av å skaffe Flyvebåtfabrikken en ny kontorbygning, idet de nuværende forhold ikke er holdbare. Forslaget har senere vært gjentatt hver gang i Flyvevåbnets budgettforslag. Departementet redegjorde nærmere for dette spørsmål i sitt budgettforslag for 1931 (s. 19) hvortil henvises. Enn videre henvises til Flyvevåbnets budgettforslag for terminen 1935—36 (utrykt bilag til departementets budgettforslag) s. 49.

Flyvebåtfabrikken har også gjentagende i sitt budgettforslag fremholdt at det nuværende monteringsverksted er for lite — i særdeleshet for lavt — for de store moderne

maskiner. Når nye torpedofly inngår i materiellet, må man være forberedt på at disse overhodet ikke kan komme under tak andre steder enn i de to nyeste flyveskur. Det er derfor påtrengende nødvendig å få nytt monteringsverksted. Det mekaniske verksted er for trangt. Skal arbeidet kunne drives nogenlunde rasjonelt må det skaffes mer plass. Verkstedet må derfor utvides noget.

Flyvebåtfabrikken fremholder at når disse utvidelser er foretatt vil man med fordel kunne bygge også torpedoflyene herhjemme. Således som forholdene nu er vil man være henvist til å innkjøpe disse maskiner fra utlandet.

Til foran omhandlede utvidelser og nybygging av flyveskur har Flyvebåtfabrikken i sin 5-årsplan opført følgende beløp:

1ste år 1935—36:

| | | |
|-------------------------------|------------|-------------------|
| Ny kontorbygning | kr. 88 000 | |
| Nytt flyveskur i Bergen | » 151 000 | |
| | | ————— kr. 239 000 |

2net år 1936—37:

| | | |
|-------------------------------|-----------|--|
| Nytt monteringsverksted | » 138 000 | |
|-------------------------------|-----------|--|

3dje år 1937—38:

| | | |
|-------------------------------------|-----------|--|
| Nytt flyveskur i Kristiansand | » 125 000 | |
|-------------------------------------|-----------|--|

4de år 1938—39:

| | | |
|---|----------|--|
| Utvidelse av det mekaniske verksted | » 53 000 | |
|---|----------|--|

Tilsammen kr. 555 000

Til eventuell ombygging av flyveskurene på Karljohansvern ved slutten av 5-årsperioden regner Flyvebåtfabrikken med kr. 210 000.

Ser man bort fra denne siste post skulde der for å bringe Marinens flyvemateriell op til det foran nevnte antall maskiner med tilbehør, flyveskur m. v. trenges en årlig gjennomsnittlig bevilgning til nybygging av fly på ca. kr. 830 000. Til vedlikehold av fly m. v. har Flyvevåbnet enn videre regnet med en årlig bevilgning på kr. 300 000 eller det samme beløp som det har vært bevilget i de senere terminer.

I normalbudgettet for Marinen etter forsvarsorganisasjonen av 1933 er der opført kr. 500 000 til nybygging av flyvebåter (St. prp. nr. 6, 1933, s. 248), og til vedlikehold av flyvemateriell og flyvevåbnets forråd kr. 328 000. De i budgettproposisjonen for kom-

mende termin opførte beløp er henholdsvis kr. 450 000 og kr. 303 000.

Den raske utvikling som i de senere år har foregått på flyvemateriellets område har medført sterkt økede krav til såvel flyenes som motorenes størrelse og effektivitet. Følgen er at såvel flyene som motorene er blitt betydelig kostbarere. Erfaringene fra forsøkene med torpedoskytning fra fly viser, som også foran anført, at man for å få et tilstrekkelig stabilt underlag for torpedoskytningen vil bli nødt til å gå til større og tyngere og dermed kostbarere maskiner enn man tidligere har regnet med.

Man vil herav forstå at det ikke vil være mulig med det i normalbudgettet opførte beløp på kr. 500 000 til nybygging av fly å skaffe det i nyorganisasjonen forutsatte antall av 64 krigsfly foruten skole- og treningsfly.

I. Kobro.

K. Lorck.

II. Innstilling av 14 juni 1934 fra undersøkelseskomiteen vedrørende Marinens flyvevåben til Det Kongelige Forsvarsdepartement.

I henhold til Det Kgl. Forsvarsdepartements skrivelse av 11 januar d. å. til ingeniør W. Gulowsen, direktør Ringstad og kaptein Riiser-Larsen blev nærværende komite oppnevnt med førstnevnte som formann for å avgi uttalelse om Marinens Flyvevåbens materielle tilstand og dets vedlikehold.

Efter anmodning av Vernepliktige Flyveres forening, som såvel offentlig som like overfor det ærede departement — i skrivelse av 15 januar d. å. — har fremført en rekke anker mot Marinens flyvemateriell, holdt komiteen et møte i Oslo den 19 februar d. å. med en deputasjon fra foreningen. Dennes anker blev gjennomgått efterat deputasjonen var gjort bekjent med komiteens mandat.

Foreningen blev anmodet om å fremlegge beviser for sine anker i et nytt møte som straks blev berammet. I skrivelse av 16 mars d. å. til komiteen uttaler foreningen: «Efter at styret er blitt bekjent med at den ærede kommisjons mandat kun omfatter et av våre ankepunkter, nemlig velikeholdet av materiellet, har styret fattet beslutning om at foreningens bevismateriell ikke ytterligere kan stilles til kommisjonens disposisjon.» Komiteen har i det hele tatt ikke fått sig forelagt noget «bevismateriale» fra foreningen.

Komiteens opgave er ifølge mandatet «å undersøke i hvilken tilstand det i Marinens Flyvevåben benyttede materielle befinner sig. Ennvidere om den måte hvorpå flyvemateriellet tilsees og vedlikeholdes er betryggende og om de regler for eftersyn såvel under den tid de står ubenyttet som når de benyttes under øvelser og trening er forsvarlige».

Komiteen har opdelt sin undersøkelse i følgende punkter:

A. Vedlikeholdet.

1. Personellets kvalifikasjoner.
2. Lokaler og maskiner.
3. Vedlikeholdssystemet.

B. Materiellets tilstand.

1. Alder.
2. Omkostningene for oprettholdelse av materiellets effektivitet.
3. Materiellets brukstekniske tilstand for oppfyllelsen av sitt formål.

ad A. 1. Personellets kvalifikasjoner.

Komiteen har — med tidsmellrum — opholdt sig flere dager ved Marinens flyve-

stasjon på Horten og har gjort sig bekjent med arbeidsforholdene på stedet.

Såvel det overordnede som underordnede personell har avgitt forklaringer for komiteen og spørsmål som den har stillet er blitt besvart og uforbeholdne opplysninger er blitt gitt.

Komiteen har på grunnlag av sine inngående undersøkelser kommet til den overbevisning at flyvevåbenets personell — såvel det overordnede som underordnede — er sig sitt ansvar for materiellets vedlikeholdstilstand helt og fullt bevisst.

Samarbeidet mellom alle våbenets offiserer, funksjonærer og arbeidere er det beste og komiteen har den bestemte opfatning at den faglige dyktighet står meget høit.

Komiteen er på det rene med at det nuværende personell er fullt kvalifisert for sin opgave og gjennom sitt virke har bevist dette.

Den nylig etablerte ordning for utdanning av mekaniker-personellet vil imidlertid bevirke en senkning av vedlikeholdspersonellets kvalifikasjoner. Mekaniker-kvartermenterne vil nemlig først henimot slutten av sin tjenestetid være kvalifisert for selvstendig arbeide, hvorved det vesentlige vedlikehold vil falle på et for lite antall fast ansatte mekanikere. Komiteen henleder det kgl. departements oppmerksomhet herpå.

ad A. 2. Lokaler og maskiner.

Flyvevåbenets lokaler — såvel verkstedene som kontorene — er ikke så hensiktsmessige og rummelige som en rasjonell drift nu krever. Å rette på dette er først og fremst et bevilgningsspørsmål. Det samme gjelder maskinene, som vel må sies å tilfredsstille dagens beskjedne krav, men heller ikke mere. I tilfelle av krig eller hvis Marinens Flyvevåben skal utvikle sig, vil den nuværende produksjonsramme straks være sprengt.

ad A. 3. Vedlikeholdssystemet.

Komiteen har undersøkt det system som befølges for daglig inspeksjon, ukentlig eftersyn og generaleftersyn m. v. således som disse arbeider forlengst er fastsatt ved inngående instruks.

Ved fastsettelsen av tidsintervallene mellom de forskjellige undersøkelser er der tatt fullt hensyn til typenes alder.

Der anvendes ikke formularer i den utstrekning som ofte er tilfellet ved større flyvetater i utlandet. Så lenge antallet av fly

ved Marinen imidlertid er så lite som det er, er den etablerte ordning fullt så betryggende, idet vedlikeholdspersonellet har mere personlig kontakt med materiellet og alltid vil kunne følge dette.

Ethvert fly, som har vært benyttet, blir inspisert av fast ansatte fagutdannede mekanikere før det tas i bruk neste dag. Hver lørdag blir dessuten alle fly, som har vært i luften i ukens løp, underkastet et såkalt «ukentlig eftersyn» av de samme mekanikere.

Komiteen mener at begge de nevnte eftersyn er betryggende.

De avdelinger hvorunder flyene henhører — skolen med sine skolefly og stasjonen med sine øvelses- og krigsfly — bestemmer når et fly skal underkastes generaleftersyn.

Hvert fly har sin protokoll som alltid føres à jour. Alle reparasjoner og eventuelle uregelmessigheter noteres. De nevnte avdelinger forordner straks enten generaleftersyn eller også mere grundig eftersyn enn det daglige og ukentlige, hvis noteringene i protokollen gir grunn til å anta at det er påkrevet.

Da særlig generaleftersynet har hatt betydning for de spørsmål som førte til komiteens nedsettelse, vil man uttrykkelig fremheve at man har funnet dette helt tilfredsstillende.

ad B. Materiellets tilstand.

1. Alder.

Komiteen vedlegger som bilag 1 og 2 mottatt opgave over Marinens fly og flymotorer.

Det vil sees at f. eks. Hansa Brandenburgertypen er konstruert i 1918. Den er

altså over 15 år gammel. Den tilhørende motortype er over 16 år gammel.

For å undgå misforståelser gjør komiteen oppmerksom på at den i det efterfølgende behandler typenes alder — ikke flyenes eller den enkelte motors alder.

Med den ringe øvelsestid Marinens Flyvevåben har, blir hver enkelt maskin lite brukt, hvilket også vil fremgå av ovennevnte opgave. Det er derfor ikke tale om at materiellet i sin helhet blir utslitt.

Angående en types alder vil komiteen anføre:

Siden verdenskrigens utbrudd har flymateriellet gjennomgått en rivende utvikling, i krigsårene og i tiden umiddelbart etter — særlig som krigsmateriell og i de senere 10 år i ikke mindre grad også som civilt kommunikasjonsmiddel.

Komiteen hitsetter noen illustrerende tall:

I begynnelsen av nevnte periode regnet man at en motor måtte overhales etter ca. 50 timers bruk og var utslitt etter ca. 300 brukstimer. Idag blir motorer generaloverhålet, enkelte typer etter 400 timer, andre etter 750 timers bruk.

En flyvemotors gjennomsnittlige levealder regnes idag å være ca. 3000, for en enkelt type endog 4500 brukstimer.

Inntil for få år siden måtte en flyver alltid være forberedt på nødlanding forårsaket ved motorstopp. Idag forekommer en sådan stopp meget sjelden. I Det Svenske Luftfartsselskap A-B. Aero transports rapport for 1933 opplyses at selskapets fly nevnte år overhodet ikke hadde motorstopp.

For Marinens eldre ennu i bruk værende motortyper, er antallet motorstopp som anført i følgende tabell:

| Motortyper | Antall | Totale brukstid | Antall motorstopp | Antall timer pr. stopp | Motoren konstruert år |
|--------------------------|---------|-----------------|-------------------|------------------------|-----------------------|
| Mercedes 160 HK. | 12 stk. | 3748 t. 50 m. | 34 | 110 t. | 1916 |
| Mercedes 260 HK. | 31 » | 9906 t. 15 m. | 67 | 148 t. | 1917 |
| Hispano-Suiza | 16 » | 700 t. 40 m. | 5 | 140 t. | 1917 |

Det fremgår således av tabellen at f. eks. Mercedes 160 HK. har stoppet gjennomsnittlig 1 gang pr. 110 timer, Mercedes 260 HK. 1 gang pr. 148 timer og Hispano-Suiza 1 gang pr. 140 brukstimer.

I betraktning av at Mercedes 260 HK. er konstruert i 1917 er en motorstopp på 148 timer et utmerket resultat og vidner om vedlikeholdets høie nivå. Sammenlignet med

moderne materiell er det dog et alt for lavt tall.

Sikkerheten i luften er avhengig av flere faktorer. En av de viktigste er motorens driftssikkerhet. Gamle motortyper byr selvsagt tilsvarende mindre sikkerhet. Moderne krav til sikkerheten vil under ingen omstendigheter kunne tilfredsstilles med en større del av Marinens nuværende materiell.

I begynnelsen av nevnte periode var forskjellen mellom et flys maksimalfart og minimumsfart for å kunne flyte i luften forholdsvis ubetydelig. Idag er denne forskjell for mange typers vedkommende oppe i 250 km. Det vil si at flyet flyter f. eks. ennå med 100 km. mens maksimalfarten er 350 km.

Denne utvikling er av vesentlig betydning i 2 henseender. Ved det store fartsoverskudd er faren for å miste kontrollen over maskinen betydelig mindre, et spørsmål av særlig betydning når det gjelder uøvede flyvere. Men dette moment har også betydning for motorens driftssikkerhet, idet man tidligere måtte kjøre denne med omkring 90 pct. av det maksimale omdreiningsantall for å holde flyet flytende. Nu er et så høit turtall på langt nær nødvendig.

Marinens eldre fly har — øvrige egenskaper unevnt — lite fartsoverskudd. De byr da selvsagt heller ikke samme sikkerhet i luften som flyene av idag, — likeså litt som automobilen modell 1918 vilde være så driftsikker, — hvis man vilde anvende den —, som bilen av idag.

I denne forbindelse nevnes den skjebnesvangre nedstyrtning av flyvemaskinen F. 20 ved Horten den 25 august 1933 som har ført til komiteens opnevning.

Den i sin tid nedsatte undersøkelseskomisjon antok — dog under tvil — at rørbrudd i understelletts bærende konstruksjon hadde funnet sted i luften. Sådant rørbrudd hadde forekommet tidligere med samme flytype, men kryss-stagene hadde da holdt så flyet hadde kunnet lande.

Av vidneprovene fremgår det at det viktigste vidne — Nordstrøm — som hadde iaktatt ulykken på nært hold — alle de andre vidner hadde befunnet sig langt vekk fra ulykkesstedet — uttaler, at flyet tilsynelatende var intakt da det styrtet i sjøen, med andre ord at ikke rørbrudd med derav følgende vingebrydd hadde vært årsak til ulykken.

Komiteen er på det rene med at det ofte er meget vanskelig å rekonstruere en flyveulykkes forløp, og den antar at også denne ulykke må henføres til dem som ikke lar sig opklare. Komiteen peker imidlertid også på den mulighet at typens lille fartsoverskudd kan ha vært en medvirkende årsak til ulykken.

ad B 2. Omkostningsforholdene.

I en liten etat med sterkt begrensede økonomiske midler er fristelsen til å stå forlenge ved en type dobbelt stor. Det vil alltid koste å gå over til en ny type.

Når de ledende utenlandske fabrikk har

gått et skritt videre i utviklingen av sine fly kan ubrukte motorer med reservedeler alltid kjøpes til realisasjonspriser.

Så lenge utviklingen foregår med det nuværende tempo er det imidlertid feilaktig å tro at dette blir så meget billigere enn selv å følge med i utviklingen, som ikke bare har foregått på konstruksjonenes og detaljenes område, men kanskje i vel så stor utstrekning i materialenes kvalitet og deres behandling. Det vil derfor være innlysende at man må holde et større antall reservemotorer og reservedeler for eldre fly-typer enn for nyere.

Overhaling må også foretas meget hyppigere, og det samme er tilfelle med utskifting av deler. Dette koster selvfølgelig penger både i anskaffelse, verktøi og arbeidslønn etc.

Hvor man har fulgt med i utviklingen er vedlikeholdsomkostningene i løpet av de siste få år redusert med 50 pct.

Komiteen mener derfor at alle forhold tatt i betraktning vil det være god økonomi betydelig oftere enn hittil å gå til anskaffelse av nytt tidsmessig materiell i fornøden utstrekning og samtidig å sjalte ut det gamle.

ad B 3. Materiellets brukstekniske tilstand for oppfyllelsen av sitt formål.

Det er ikke nødvendig å komme inn på de militærtekniske oppgaver som flyvevåbenet skal kunne løse. Komiteen peker kun på det selvfølgelig i at hvis Marinens Flyvevåben i det hele tatt skal kunne fylle sin oppgave under krig så må dets flyvemateriell være jevnbyrdig med fiendens, med andre ord det må til enhver tid stå på høide med flyteknikkens utvikling i verden. Dette gjelder særlig en liten nasjon som den norske, som av økonomiske grunner alltid vil være henvist til å ha et begrenset antall fly.

Komiteen har foranpekt på flyenes alder i Marinen.

Nogen ytterligere påvisning av at den brukstekniske tilstand av den største del av Marinens flyvemateriell for oppfyllelse av sitt formål, nemlig å tjene forsvaret i krig, ikke holder mål, anser komiteen unødvendig å fremkomme med.

I skrivelse av 11 januar d. å. uttaler det kgl. departement: «Forsåvidt komiteen finner å kunne avgi uttalelse derom ser departementet gjerne at komiteen behandler spørsmålet om hvorvidt det efter dens mening er feil ved det system, hvorefter Marinens vernepliktige flyvere utdannes.» — Da dette spørsmål er av militærteknisk og militærpedagogisk art (og må sees i forbindelse med en eventuell ny plan for Marinens Flyvevå-

ben), anser denne komite sig ikke kompetent til en detaljert behandling av spørsmålet.

Man vil dog peke på at Marinens Flyvevåbens organisasjon er 18 år gammel, at man således nu har en ganske annen oversikt over våbenets virkefelt, hvorfor det tør være hensiktsmessig å ta også dette spørsmål op til drøftelse.

Komiteen resumerer:

Marinens flyvemateriell tilsees og vedlikeholdes fullt betryggende og på den mest forsvarlige måte.

Den største del av materiellet er imidlertid så gammelt og dets brukstekniske tilstand så lite tidsmessig at det ikke kan fylle sin oppgave i krig og heller ikke kan by den sikkerhet for personellet som tiden nu krever.

Komiteen innskyter her den bemerkning at så langt dens undersøkelser rekker er den

dypere årsak til at den overveiende del av materiellets brukstekniske tilstand ikke holder mål den, at Marinens krav om bevilgninger til å utvikle og øke flyvevåbenets effektivitet og forsvarsevne ikke er blitt hørt. Vi henviser i så måte til bilag nr. 3: «Oversikt over bevilgninger til Marinens Flyvevåben».

Under henvisning til ovenstående utredning vil komiteen henstille til overveielse:

Hansa-Brandenburg typen utrangeres straks.

Douglas Torpedofly utrangeres etterhvert som generaleftersyn forestår.

M. F. 9 utrangeres straks da den ikke tilfredsstillende fordringene til en tidsmessig jager.

Hvis skoleflytypen bibeholdes bør den forsynes med en moderne motor. De gamle motorer utrangeres.

W. Gulowsen.

J. Ringstad.

Hj. Riiser-Larsen.
