

# Fly Nytt



FLYVERSTABEN

SEP 1984

Flyverstabens Blad

Udgivet af Flyverstabet

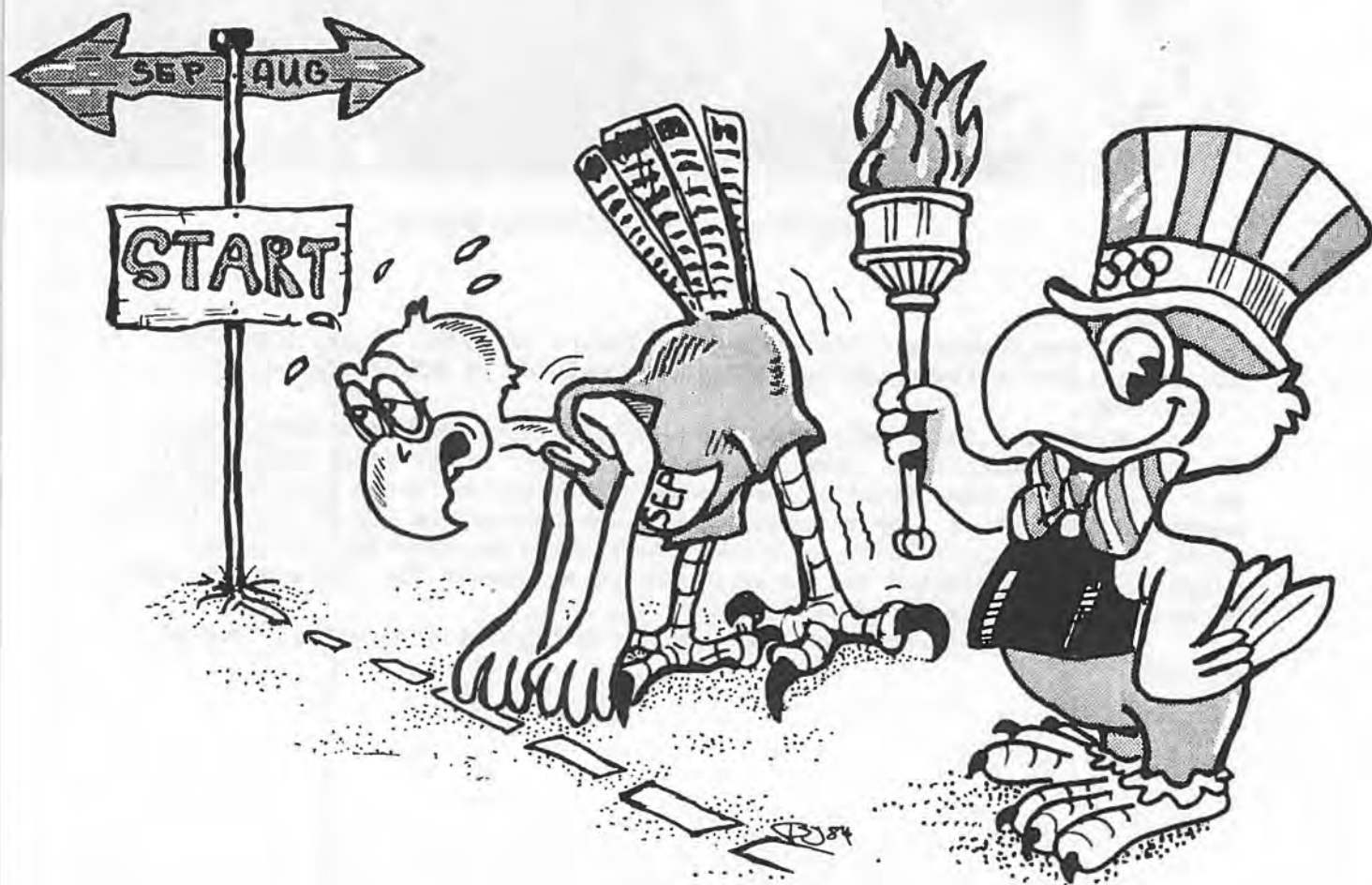
1984

1984



## Indhold.

Indhold.....	3
Flyvevåbnets "Åbent Hus 1984" på Flyvestation Værløse.....	4
Det var ikke revner !.....	11
722 på Eskadrillerotation.....	11
Landsmøde 1984 for Flyvevåbnets Reserveofficersudvalg (OFRU).....	13
Øvelse RED FLAG-84.....	14
Psykologisk Forsvar.....	31
Militært verdensmesterskab i FLY-FEMKAMP 1984.....	32
Annual Service Practice 1984.....	40
Temahæfte for Dansk Flyvehistorisk Forening.....	47
Første kvindelige flyveleder i Flyvevåbnet.....	48
Våbenskjold, Flyvestation Vandel.....	49.



## Flyvevåbnets "Åbent Hus 1984" på Flyvestation Værløse.



*Nogle af flyvestationens gæster.*

I forbindelse med Flyvestation Værløses (FSNVÆR) 50 års jubilæum som flyveoperativ flyvestation afholdtes Åbent-Hus på FSNVÆR søndag den 17 JUN 1984.

Dagen var valgt med held da det viste sig at være den eneste søndag i juni med pænt vejr. Arrangementet, der havde været under forberedelse i over et år, blev afviklet med stor succes og overværet af over 80.000 besøgende. Det ca. 6 timers lange flyveopvisningsprogram bød på mange interessante indslag bl.a. af fire af verdens bedste opvisningshold. På static display var der mulighed for at se danske og allierede fly, veteranfly samt diverse udstillinger om udstyr og materiel.

Efterfølgende billedserie giver et indtryk af den festlige dag på FSNVÆR.



*Kvindeligt Flyvekorps Tamburkorps*



*Red Arrows*



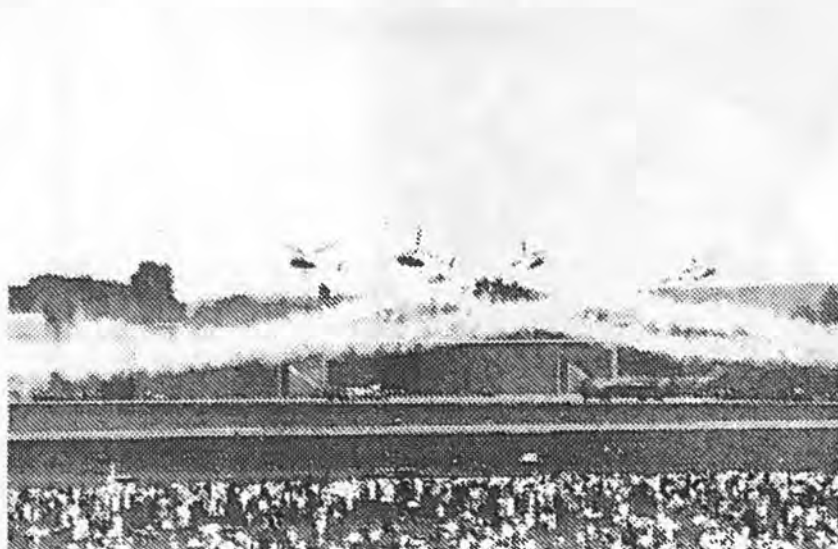
*Ulovlig parkering*



*Static Display (F-111)*



*Thunderbirds*



*Grasshoppers*



*Pokkers osse - grounded*



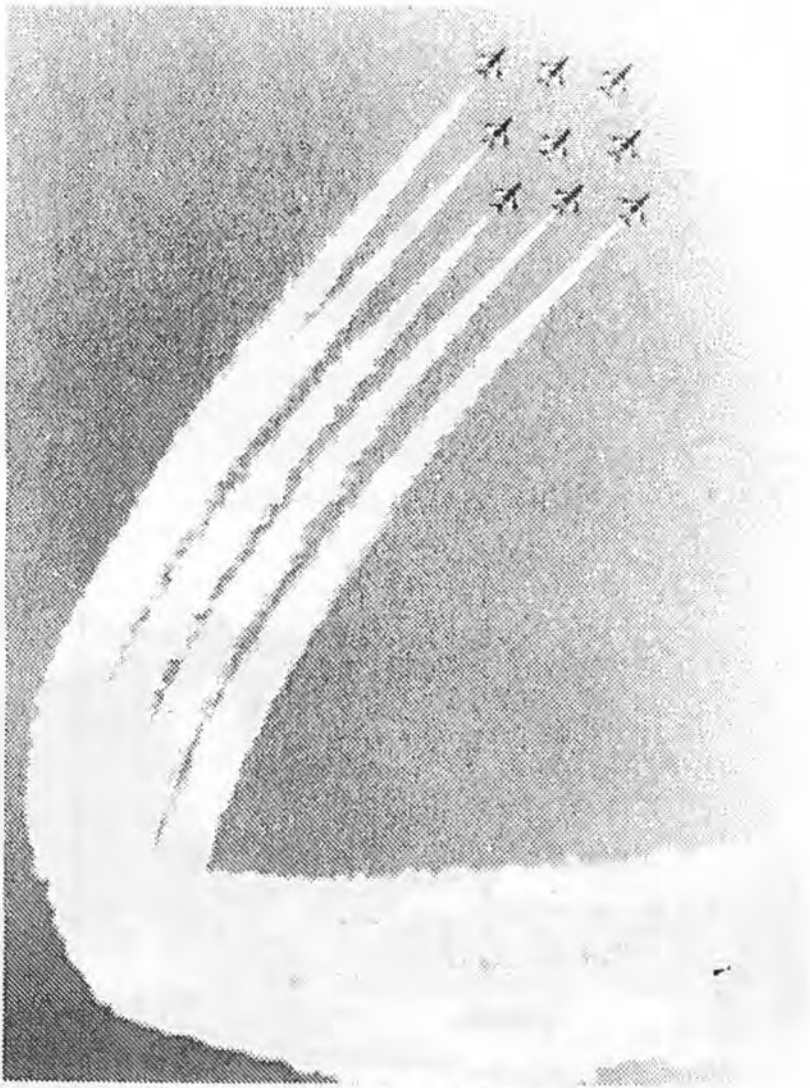
*Fra udstillingsområdet*



*RAF Falcons*



*Thunderbirds*



Patrouille De France

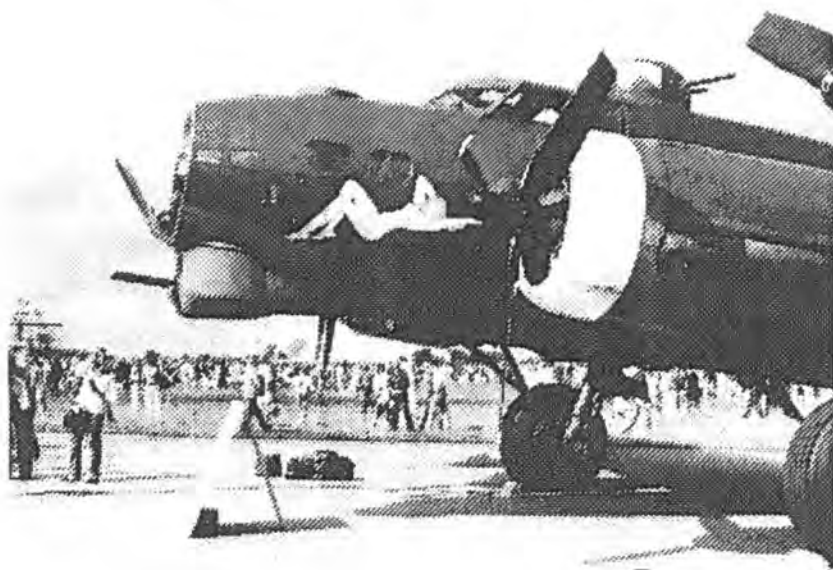


RDAF (F-16, F-104 og F-35)

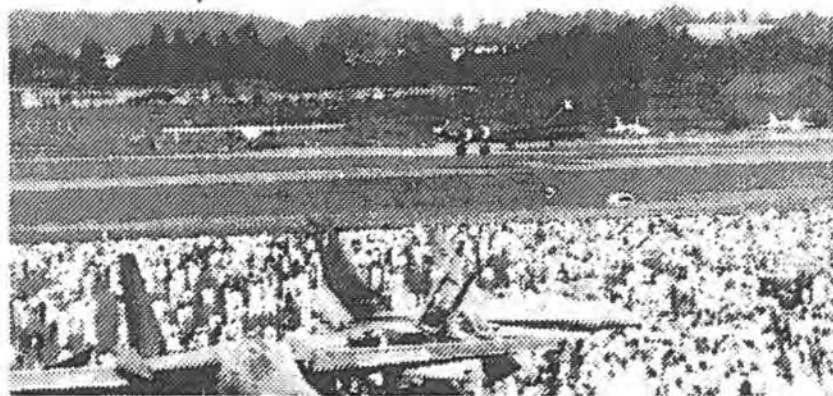




*Fokker (F-27) på en motor*



*B-17 på static display*



*B-17 take off fra FSNVÆR*

## Det var ikke revner!

I FLY NYT JUN 84 side 15 blev der omtalt en hændelse vedr. revner i et understølsbeslag på et Gulfstream GIII-fly.

FMK har nu meddelt, at det pågældende beslag under medvirken af en FMK-repræsentant og en repræsentant fra firmaet Gulfstream Aerospace, ved et special-laboratorium i Californien har været afprøvet - først med div. NDI (Non Destructive Inspection) - metoder og til sidst ved opskæring af beslaget og derefter anvendelse af ætsning og lysmikroskopi.

Det blev herved konstateret, at der ikke var revner i beslaget !

Ovennævnte berører naturligvis ikke den anerkendelse, der fandt sted af OKS-2 P.A. Hansens indsats, men FMK har nu et problem med "at finde fejlen" ved det NDI-udstyr, som blev anvendt, således at troværdigheden til NDI-under-søgelser v.h.a. hvirvestrøm (Eddy current) kan genskabes.

☆☆☆

## 722 på Eskadrillerotation.

I dagene 15-21 MAJ 1984 deltog eskadrille 722 i en eskadrillerotation med 202 SQD RAF LOSSIEMOUTH, Skotland. Flyvningen foregik i S-61 - SEA KING og besætningen var:

KN	T.N. RASMUSSEN	(NAT)	FARTØJSCHEF
KN	E.T. NIELSEN	(NET)	CO-PILOT
SSG	J. JØRGENSEN		1. TEKNIKER
OKS	H.H. PETERSEN		2. TEKNIKER
SSG	J.O. WALLØE		RADIOOPR.
SL	C. SEIDELIN		R. LÆGE
SG	A. KRISTENSEN		ADMIN

FLYNYT læsere kan her i dagsbogsform få et indtryk af de oplevelser flyvningerne i forbindelse med SQD rotation gav anledning til.

### Tirsdag.

Turen startede fra FSNVÆR kl. 1000 mod Lista i Sydnorge, et stræk på 240 sømil, i strålende sommervejrl med let vind. Ankomst Lista 1220. Her blev tanket fuldt op til knap 5 timers flyvning, da strækket som gik via de forskellige boreplatforme ville blive ca. 420 sømil med en flyvetid på ca. 4 timer og 10 minutter.

Vi anmodede om øvelsesladninger på de forskellige boreplatforme, men blev afslået hver gang. Vi fik senere at vide at englænderne er meget strikse med at lade "fremmede fly" lande (terrorister?). Turen over Vesterhavet foregik i bagende solskin så temperaturen inde i vore immersionsuits var høj.

Ankomst Lossie 1730 lokal tid.

### Onsdag.

Briefing om formiddagen vedrørende 202 sqn's virke. 202 sqn er delt op i fire flights, som er fordelt omkring på Englands kyster. D-flight i Lossiemouth har ansvarsområde fra Edinburgh over Hebriderne - Shetlandsøerne - Vesterhavet til Edinburgh med to helikoptere og fire besætninger.

Om eftermiddagen navigationsflyvning op ad Spey floden, en af Skotlands bedste laksefloder, så ud til Atlanterhavet som nogen i bestæningen aldrig havde set. Returflyvning gennem den Kaladoniske kanal for at se Loch Ness uhyret ved borgruinen i den nordlige ende. Sort uheld, Nessie var dykket ! Afslutning med redningsøvelse på en RAF patruljebåd (hoist, osv.).

Turen 245 sømil.

☆☆☆

Torsdag.

Navigation ud til øen Skye der ligger vest for Skotland for at se de kollo-  
sale havstrømme som løber i forbindelse med tidevandet. Her sker en hel del skibs-  
uheld p.g.a. for lidt motorkraft til at kunne styre - strømmen går op til en  
otte - ni knob.

Turen 260 sømil.

Om eftermiddagen en biltur ned til destilleriet Glenfiddic - sikke et  
syn.

Fredag.

Nav-tur til RAF Turnhouse som ligger øst for Edinburgh. Der var fire  
timer til indkøb og til at besé Edinburgh Castle. Tilbageflyvning indover høj-  
landet med ca. 4000 fod høje tinder, der "slår" turbulensen.

Turen 250 sømil.

Om aftenen var der udveksling af gaver med videre.

Lørdag.

Nav-tur til Inchnadamph i det nordvestlige Skotland. Helikopteren blev  
parkeret på den derværende Moutain Rescue Post hvor 202 sqn har brændstof depot.



Weekenden gik med ørredfiskeri og traveture.  
Turen 140 sømil.

Mandag.

Hjemflyvning Inchnadamph - Lossiemouth. Afsendelse af flyveplan og  
så hjemover via Lista. De første 200 sømil i tåge med omflyvning af et  
kæmpe tordenvejr (30 sømil i deameter). Resten af turen godt vejr.

Dagens flyvning ca. 720 sømil.

I det hele taget en god rotation.

☆☆☆

## Landsmøde 1984 for Flyvevåbnets Reserveofficersudvalg (OFRU).



### LANDSMØDE 1984.

Den 24 og 26 MAJ dannede Forsvarets Kursusinstitution LYNÆSFORT rammen om det første OFRU-landsmøde i flyvevåbnets historie.

Deltagerne var repræsentanter for OFRU ved B-enhederne, medlemmer af OFRU/FLV, samt diverse indbudte foredragsholdere, indledere m.fl..

Mødet åbnedes af Inspektøren for Flyvevåbnet, generalmajor P. Thorsen, der efter sin velkomst gav en fyldig og engageret redegørelse for FLV situation idag og visioner/prognoser frem til omkring år. 2000. Mødedeltagerne var, allerede ved dette punkt - såvel som ved de følgende - ivrige til at stille spørgsmål.

Oberstløjtnant V. Heide beskrev den nye personelstruktur med særlig henblik på reserveofficerernes fremtidige muligheder, et emne, der lørdag toges op igen af major K. Jørgensen, som talte om personelpolitik og udnævnelser.

Den nytiltrådte Chef for Forsvarets Brevskole, oberstløjtnant I. Bjørke, orienterede om skolen og gennemgik de mange muligheder skolen kan tilbyde bl.a. rådighedsofficerer for efter- og videreuddannelser.

Fredag aften - efter en udmærket middag - "underholdt" oberstløjtnant Aa. Skade-Nielsen fra Forsvarets Center for Lederskab med en meget fængslende fremstilling af aspekter omkring grundlaget for ledelse, herunder værdier og vilkår. Et foredrag, som gav anledning til så megen debat, at man nær havde glemt "natbusserne".

☆☆☆

Størstedelen af lørdag formiddag anvendtes til gruppearbejde, hvor grupperne var sammensat på tværs af tjenestesteder, tjenestefelter og grader. Formålet med gruppearbejdet var først og fremmest udveksling af erfaringer, problemer og gode ideer til styrkelse af forholdet mellem B-enheden og dens reserveofficerer, og OFRU funktion i øvrigt.

Sidste indlæg lørdag leveredes af Formanden for ROID, major H. Wedell-Wedellsborg, der fortalte om foreningens såvel officielle, som mere uofficielle kontakter til forsvaret, politikere, offentligheden o.s.v..

Formanden for OFRU/FLV, oberstløjtnant K. Bendix, sluttede mødet med opfordring til deltagerne om at give deres kritik af arrangementet tilkende. Denne viste sig i overvældende grad at være så positiv, at mødet kan forudses at blive en tilbagevendende begivenhed i alle lige år.

I et senere møde har OFRU/FLV vurderet mødet, og som et af de mål, man vil stræbe efter, kan nævnes, at antallet af deltagere pr. B-enhed vil blive udvidet fra 3 til 4. Også i OFRU vurderer man mødet som et positivt arrangement, der skal gentages stort set i samme form, men naturligvis med de justeringer, der er hensigtsmæssige.

☆☆☆

## Øvelse RED FLAG-84.

Det danske flyvevåben deltog i perioden 9 JUN - 21 JUL 1984 sammen med det belgiske og hollandske flyvevåben i øvelse RED FLAG i USA.

De 3 landes deltagere indgik i et fælles kontinent med hver sin nationale chef, som derudover på skift fungerede som chef for det samlede kontinent.



*C-130 flyet læsses inden afgang fra Flyvestation Skrydstrup*

☆☆☆

For Danmarks vedkommende varetog F-16 eskadrillecheferne, majorerne S. Hjort og L. Simonsen fra Flyvestation Skrydstrup på skift tjenesten som chef for de danske deltagere i øvelsen.

Hvert af de 3 lande deltog med 4 F-16 fly og en personelstyrke på ca. 45 mand bestående af såvel F-16 piloter som teknisk personel.

Det er således første gang, det danske flyvevåben deltog i en øvelse af denne art, som gav F-16 piloterne en enestående lejlighed til at operere under så realistiske forhold, som det er muligt at etablere under fredsforhold. Udover den træningsmæssige værdi var der rige muligheder for udveksling af erfaringer med andre F-16 brugerlande inden for NATO.

Til sammenligning med RED FLAG øvelsen kan nævnes flyvevåbnets årlige taktiske skydninger i AUG/SEP i skydeterrainet ved Oksbøl. Det geografiske område, hvori RED FLAG foregår, er imidlertid langt større, og områdets isolerede natur bevirker, at flyvevåbnet her fuldt ud kan afprøve sine elektroniske kampmidler, idet områder ikke er begrænset i samme grad som herhjemme af f.eks. støj-, miljø- og andre samfundshensyn.

Deltagelse i øvelsen har længe stået højt på flyvevåbnets ønskeliste, og det er væsentligt at understrege, at udgifterne holdes inden for de økonomiske rammer, som er afsat på dette års øvelsesbudget for flyvevåbnet. Deltagelse sker således efter en hård prioritering af flyvevåbnets øvelsesaktiviteter, og det kan derfor ikke undgås at berøre andre aktiviteter, men det fortæller samtidig noget om den værdi, flyvevåbnet tillægger øvelse RED FLAG.

Øvelsesområdet, som i udstrækning er næsten på størrelse med hele Danmark, er beliggende ved NELLIS flyvebasen i staten NEVADA nær ved byen LAS VEGAS.



Med C-130 flyet, som fløj ad samme rute som F-16 flyene, fulgte et teknikerhold, som skulle yde den nødvendige service til F-16 flyene. Her tager nogle af teknikerne afsked med pårørende.

☆☆☆

F-16 flyene fløj til USA via Keflavik på Island, Goose Bay i Labrador, Wright Patterson flyvebasen i Ohio og endelig NELLIS flyvebasen i NEVADA.

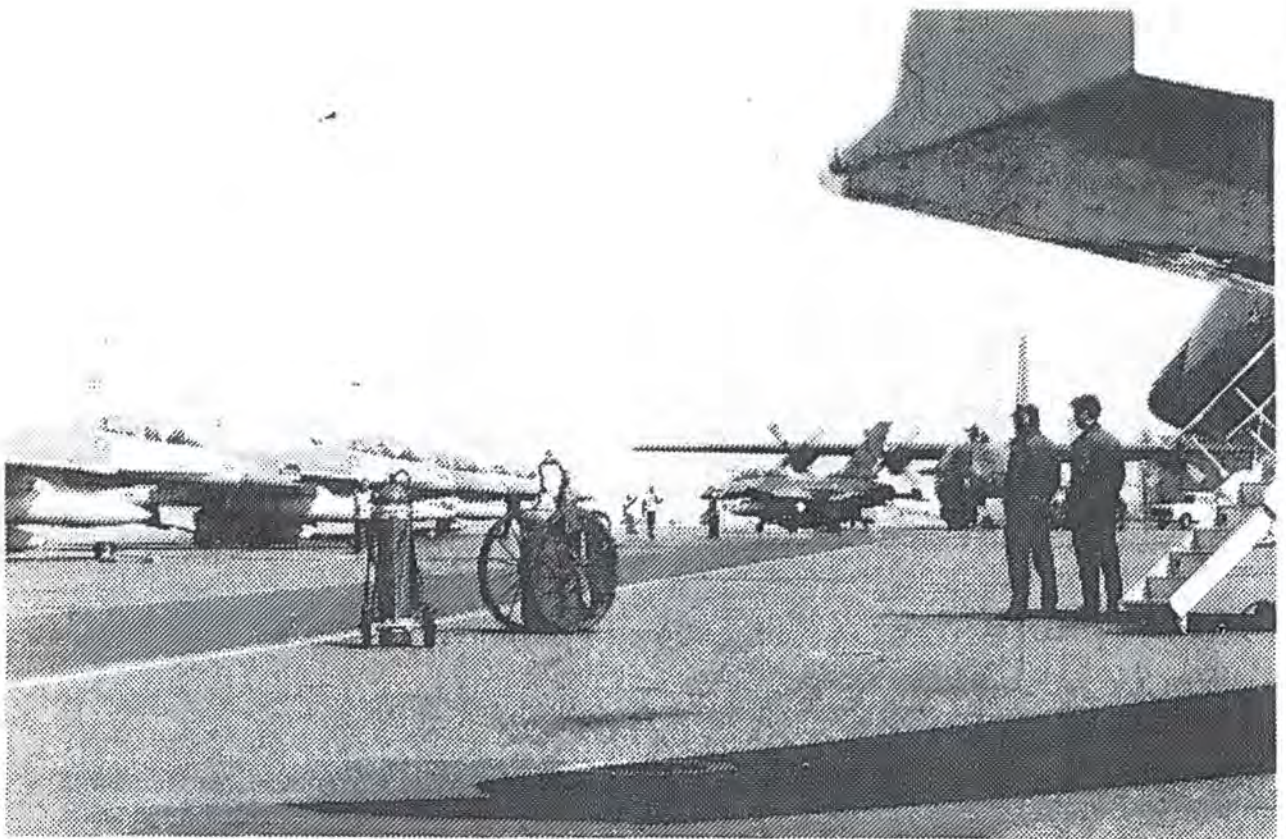
Transportfly af typerne C-130 og Boing 727 blev stillet til rådighed af henholdsvis det danske og belgiske flyvevåben med henblik på at transportere øvrigt personel samt teknisk udstyr til USA ad samme rute som F-16 flyene.

Efter øvelsens afslutning var det planen at flyve hjem ad samme rute, men på grund af dårlige vejrforhold over Island måtte ruten ændres undervejs, hvorfor flyene fløj til Danmark via Sønder Strømfjord på Grønland. Det var således første gang danske kampfly landede på Grønland. Fra Grønland blev der fløjet i ét stræk til Flyvestation Skrydstrup - en rekordlang strækning på ca. 3500 km.

Opholdet i USA gav også deltagerne lejlighed til at stifte bekendtskab med den sydvestlige del af landet, der som bekendt er karakteriseret ved udstrakte ørkenområder.

Interessen fra andre NATO-landes side for at deltage i en RED FLAG øvelse er som i Danmark meget stor. Dansk deltagelse i 1985 vil således være udelukket alene af den årsag, at øvelsesområdet allerede nu er fuldt optaget.

Udbyttet af øvelsen har været meget tilfredsstillende, og flyvevåbnet vil også i fremtiden prioritere sin deltagelse i en RED FLAG øvelse højt, idet øvelsesområdet er det eneste tilgængelige af sin art inden for NATO.



Rendezvous på Keflavik, Island. I forgrunden til højre Gulfstream, endvidere C-130 og F-16.



F-16 vakte opsigt på GOOSE BAY AIRPORT.



F-16, ET-614, punkterede under landingen på GOOSE BAY. Det medfølgende teknikerhold klarede hurtigt sagen. Her ses OKS S.F. Jørgensen med det beskadigede dæk.





Chefen for Eskadrille 730, major Sven Hjort, bydes velkommen til Wright Patterson AIR FORCE basen af major P. Madsen, der er tjenestgørende ved F-16 System Program OFFICE (SPO).



Kaptajn M. Fleischer og major Støhr (t.h.). Sidstnævnte er tjenestgørende ved SPO



Kaptajn A.S. Sørensen landede det første danske jagerfly, F-16, E-600, på amerikansk jord (Wright Patterson) den 6 Jun 1984 kl. 1810.



F-16 flyene over GRAND CANYON. På turen fra WRIGHT PATTERSON til NELLIS mellemlandede flyene i ALBUQUERQUE for at tanke.



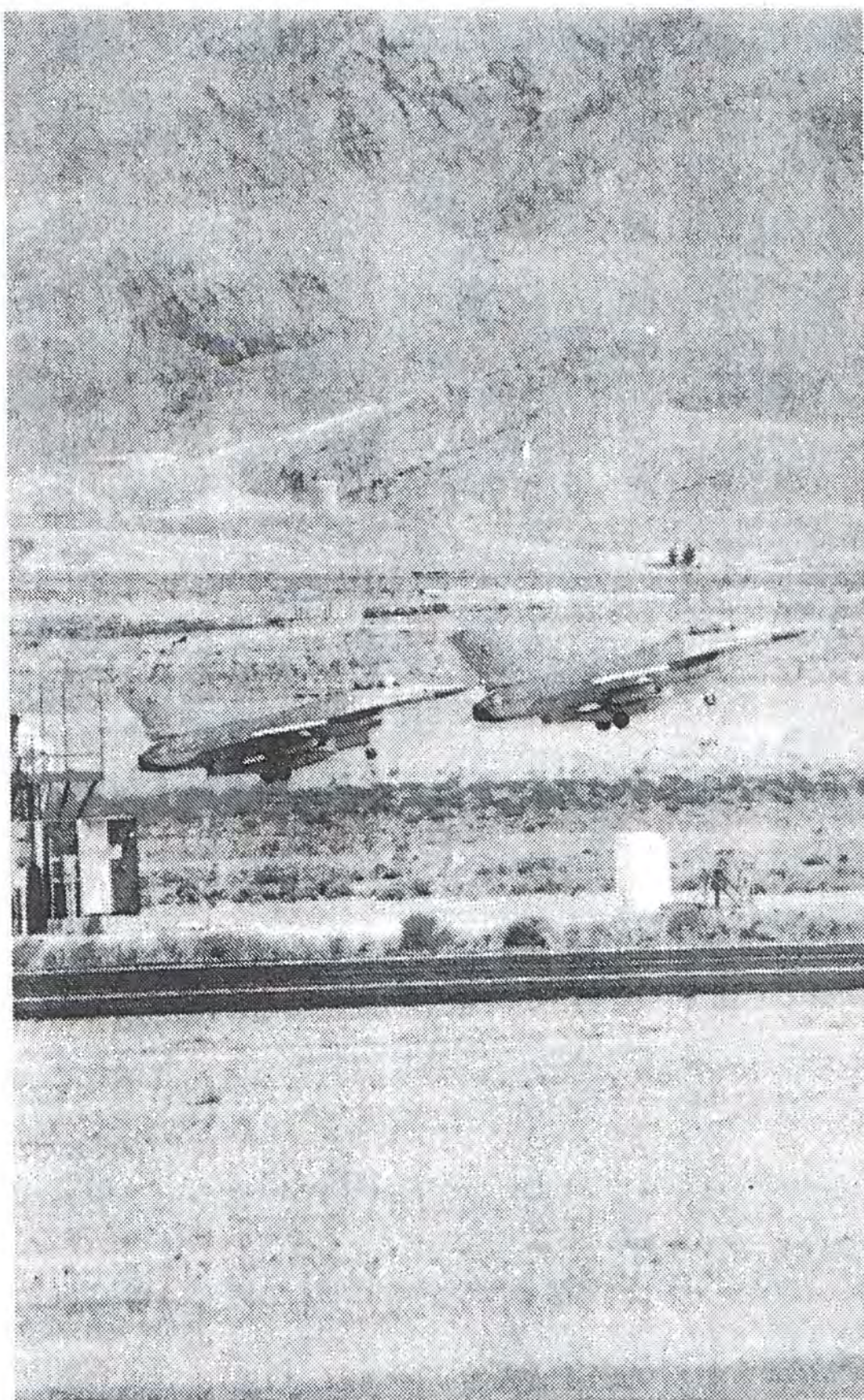
Piloterne var opdelt i 3 hold a`ca. 2½ uges ophold på NELLIS. Her er 1. hold fotograferet på flightlinen.



*Det tekniske mandskab, som var tjenstgørende på NELLIS i hele øvelsesperioden.*

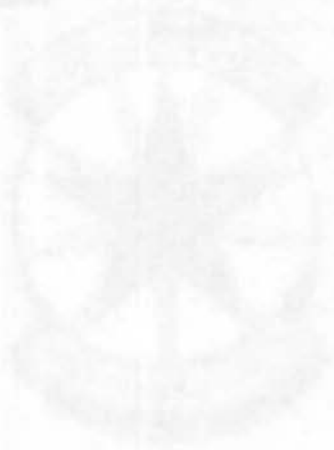


*Oks E.L. Hansen checker temperaturen på NELLIS-basen til omkring 40<sup>o</sup> Celcius.*



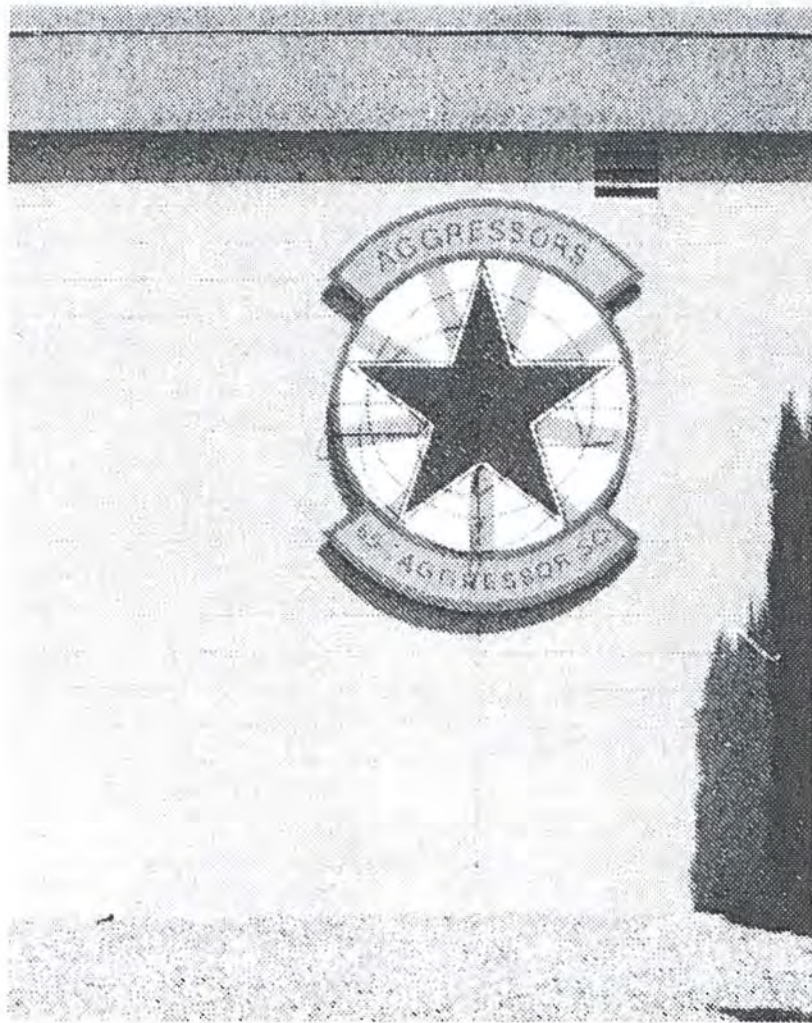
*Første danske take off fra NELLIS.*

THE UNIVERSITY OF CHICAGO



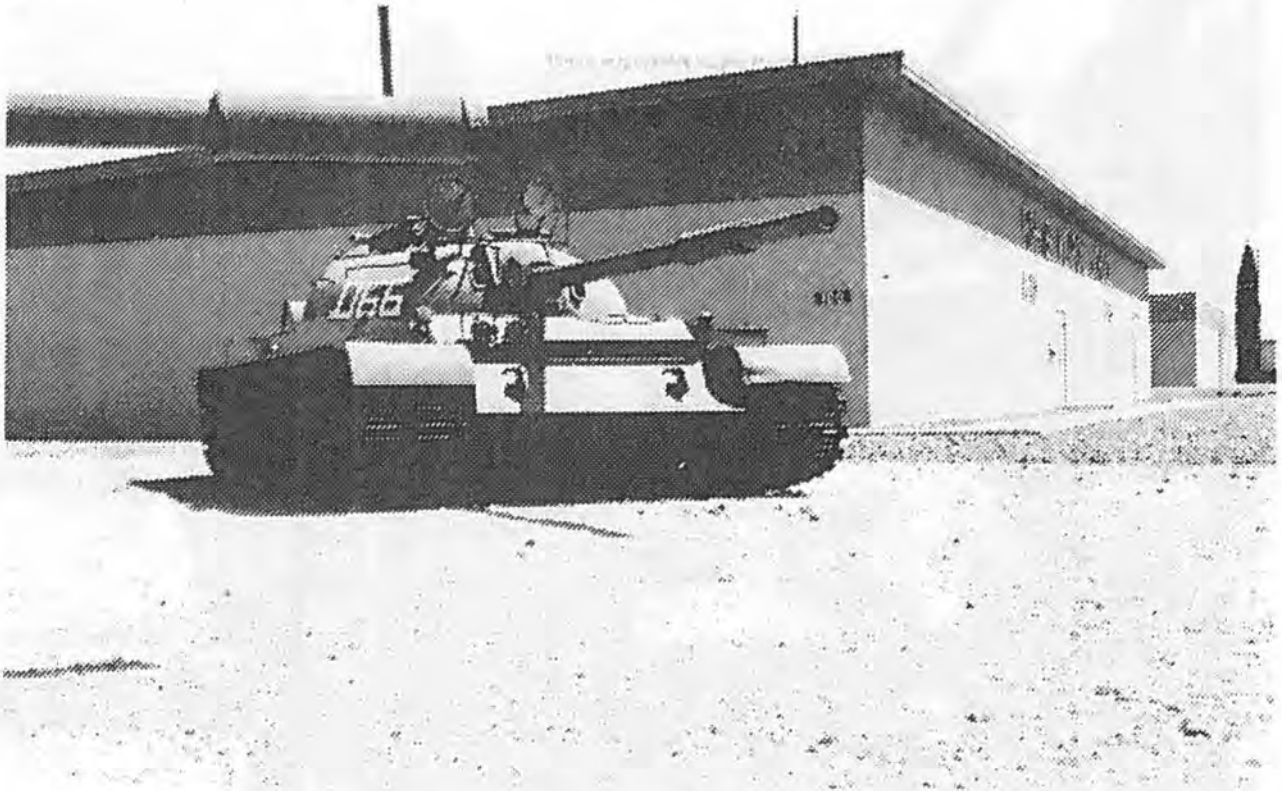
THE UNIVERSITY OF CHICAGO LIBRARY





64. og 65. Aggressor Squadrons er stationeret på NELLIS og optræder som "fjende" i forbindelse med RED FLAG øvelser





*Russisk tank flankerer bygningen, hvor USAF FIGHTER WEAPONS SCHOOL holder til*

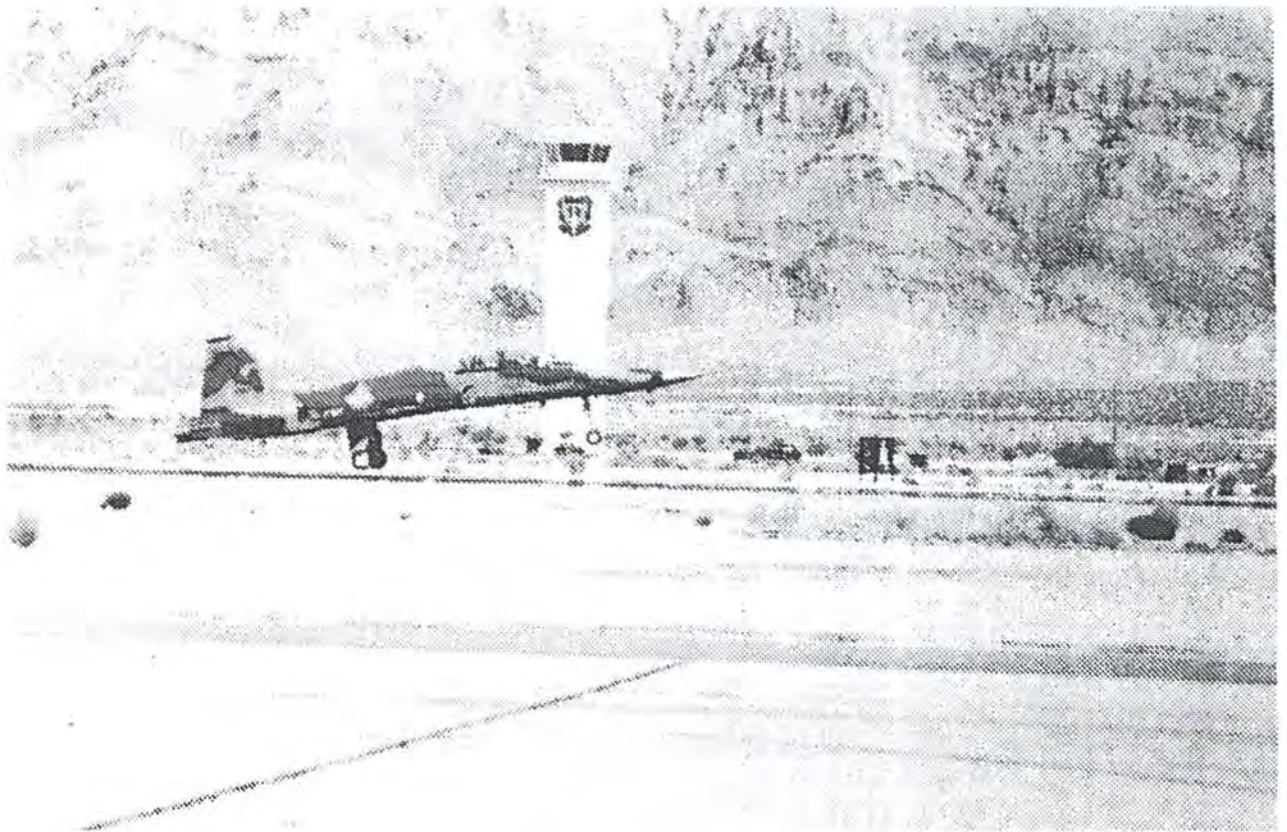


*Major Sven Hjort på vej fra briefing i RED FLAG bygningen til flightlinen*

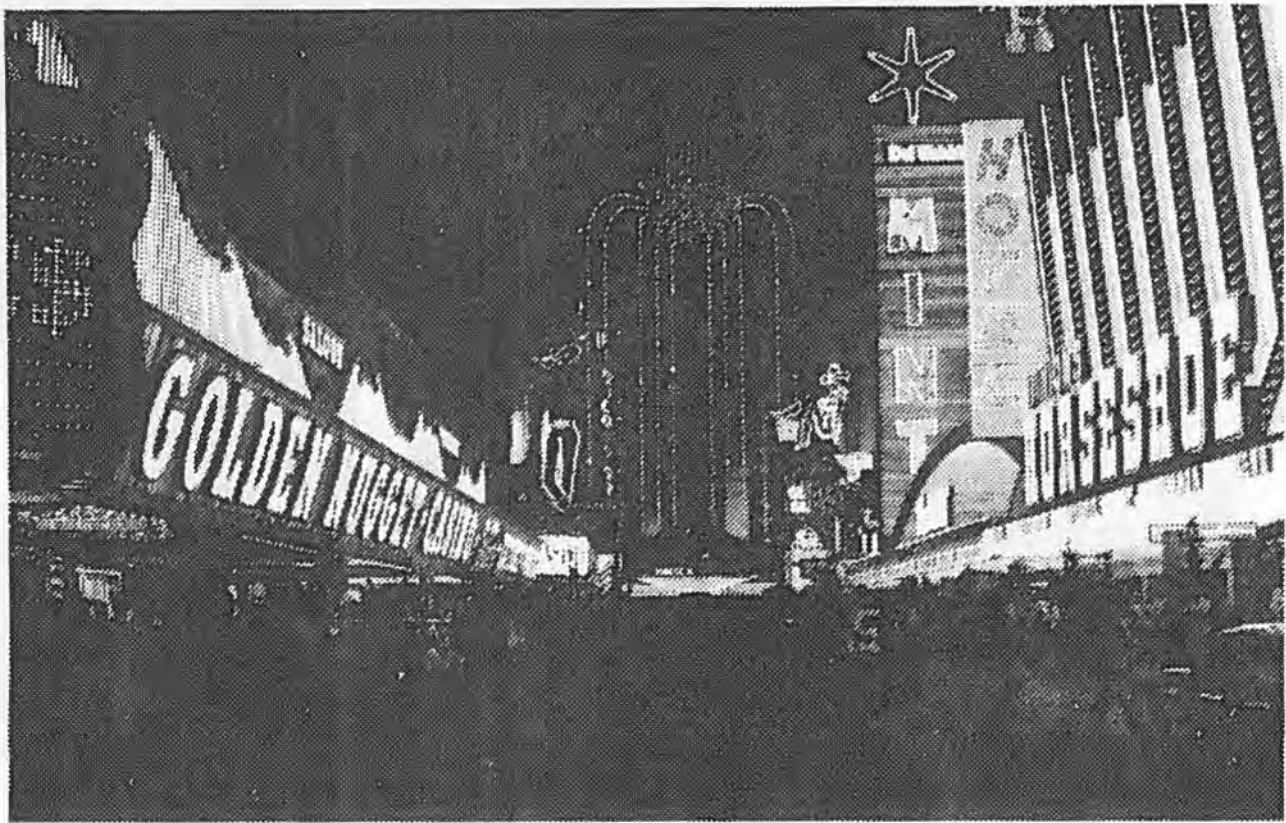




Nyhederne hjemmefra-studeres. SSG Georg Jensen fra Flyvestation Aalborg (t.v.) orienterer



Et AGGRESSOR fly under take off. I baggrunden ses kontrolltårnet på NELLIS



*Piloterne var indkvarteret på basen, medens teknikerne boede i Las Vegas. Billedet er fra strøget i Las Vegas og taget ved nattetid uden blitz*



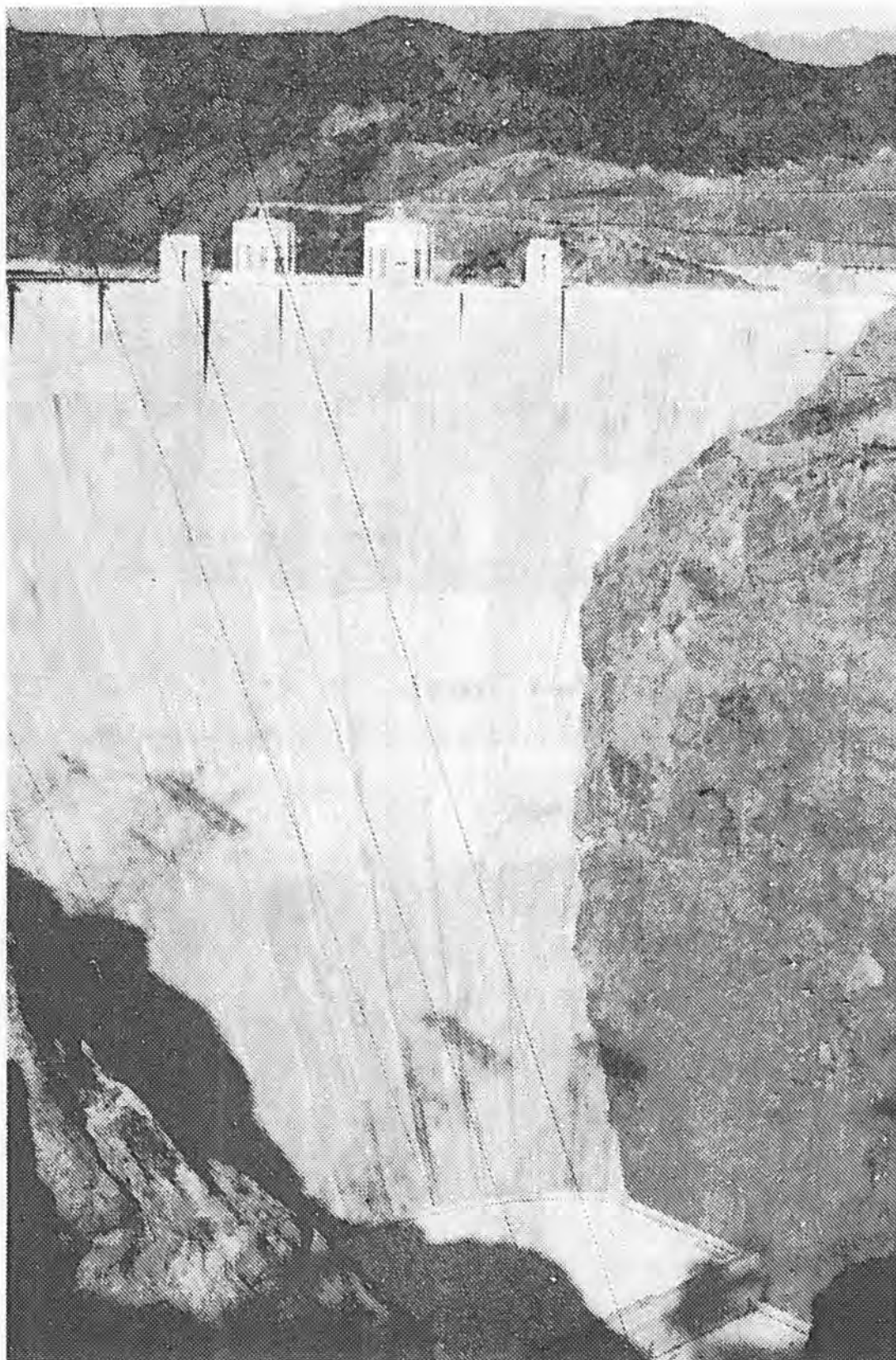
*Et "Wedding CHAPEL" i Las Vegas*



En kvindelig amerikansk tekniker, Mary Shake, udveksler erfaringer med dansk kollega, sergent C. Høyer



Pensioneret oberst Johnsen, som nogle af de danske deltagere mødte i operationsbygningen på NELLIS. Obersten var et interessant bekendskab. Han havde deltaget i såvel 2. verdenskrig som Koreakriger. Han havde haft en cheffpost på NELLIS og viser nogle af de flytyper, han har fløjet



Der var også lejlighed til at bese omegnen. Her ses Hoover dæmningen. Ved opdæmning af Coloradofloden er skabt et enormt kraftanlæg, som leverer kraft til store dele af området. Samtidig er tilvejebragt en stor kunstig sø, hvor der udfolder sig et rigt bade- og ferieliv

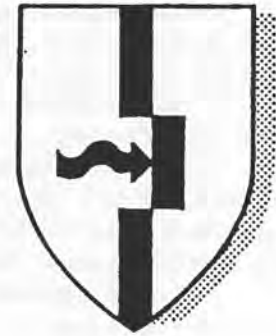


Den flinke besætning på C-130 flyet fotograferet på Wright Patterson



Velkommen hjem. Fra ankomsten på Flyvestation Skrydstrup efter vel overstået RED FLAG øvelse-84. Fra v. kaptajn K. Thomsen og major L. Simonsen, som blev modtaget af sidstnævntes familie. ☆☆☆

# PSYKOLOGISK FORSVAR



RESERVEOFFICERSFORENINGEN  
AFHOLDER INTERNATKURSUS OM  
PSYKOLOGISK FORSVAR

25.-27. oktober 1984  
på Hjemmeværnsskolen/Nymindegab

## Kursustema:

- \* Grundlaget for den psykologiske påvirkning
- \* Mål og midler i den psykologiske kamp
- \* Imødegåelse af psykologiske operationer
- \* Kurset gennemføres som en kombination af foredrag, demonstrationer og situationsspil

Kurset starter torsdag d. 25. 10. kl. 18.30 og slutter lørdag d. 27. 10. kl. 12.15.  
Ved overtegning gives fortrinsret til dem, der ikke tidligere har deltaget i P-kursus.  
Spørgsmål vedrørende tilmelding til ROIDs kontor: 01 - 14 16 01.

TILMELDINGEN sendes til  
RESERVEOFFICERSFORENINGEN I DANMARK  
Svanestok, Kastellet 68  
2100 København Ø

senest 14 SEP 1984.



Tilmelding til ROID kursus om psykologisk forsvar

cpr-nr.      grad      navn      regiment/personelforv. myndighed

tlf.      adresse

Tjenestgørende  
Kontrakt om rådighedstjeneste

sæt x

☆☆☆

# Militært verdensmesterskab i FLY-FEMKAMP 1984.

Det militære verdensmesterskab i FLY-FEMKAMP 1984, der blev arrangeret med Danmark som værtsnation, afholdtes på Flyvestation Skrydstrup i perioden 6-11 AUG 1984.

Mesterskabet afvikles under Conseil International de Sport Militaire (CISM), som er en international organisation med 89 medlemslande.

I 1948 afholdtes mesterskabet for første gang med Frankrig som arrangør og har derefter været afholdt i Belgien, Holland, Italien, Tyrkiet, Sverige, Norge, Grækenland, Finland, Spanien og Danmark. I Danmark blev mesterskabet således sidst afholdt i 1976 på Flyvestation Ålborg.

I FLY-FEMKAMP indgår følgende discipliner (i parentes er anført, hvor konkurrencerne fandt sted):

Fægtning	(Vojenshallen, Vojens)
Svømning	(Hjortebrokolens Svømmehal, Haderslev)
Basketball	(Hjortebrohallen, Haderslev)
Orienteringsløb/forhindringsbane	(Flyvestation Skrydstrup)
Skydning	(Flyvestation Skrydstrup)
Flyvning	(Flyvestation Karup)

Følgende nationer var tilmeldt:

Sverige	
Spanien	
Finland	
Danmark	
USA	)
Norge	) Deltog ikke i flyvning, som er
Frankrig	) en selvstændig disciplin.
Brasilien	)

Hver nations hold bestod af 5 deltagere heraf 1 reserve. USA deltog for 1. gang.

Med undtagelse af skydning og flyvning var der adgang for interesserede til at overvære konkurrencerne.

I forbindelse med stævnet var der arrangeret forskellige former for kammeratligt samvær, virksomhedsbesøg m.v..

Stævnet var begunstiget af godt vejr, og alle konkurrencer kunne derfor afvikles i overensstemmelse med det fastlagte program.

Resultatet af konkurrencen blev følgende:

Nr. 1	Spanien	13697	points
- 2	Sverige	13392	-
- 3	Brasilien	13291	-
- 4	Norge	12645	-
- 5	Finland	11983	-
- 6	Danmark	11979	-
- 7	Frankrig	10845	-
- 8	USA	6675	-

Individuel vinder:

L. Petterson, Sverige, 5099 points. (Verdensmester for 8. gang siden 1973).

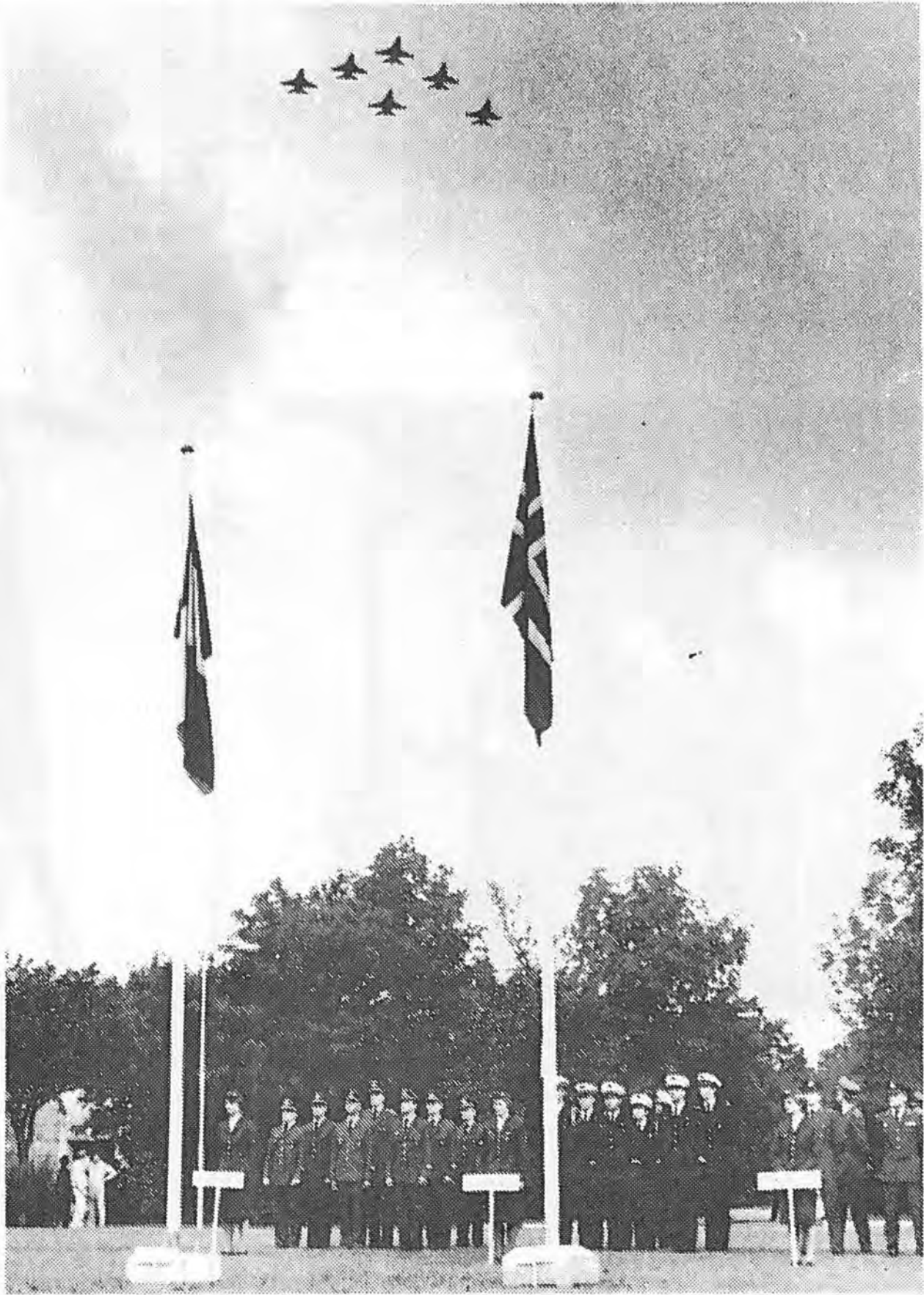
Flyvekonkurrencen

Sverige, 5690 points.

Disciplinvindere:

Skydning

J. Sistonen, Finland, 196 points ud af 200 mulige. 1120 points.



*Fra öppningsceremonien.*



Fægtning

M. Salminen, Finland og L. Petterson, Sverige hver med 27 sejre ud af 28 mulige. 1195 points. I en omkamp sejrede L. Petterson og blev dermed disciplinvinder.

Basketball

J. Plaza, Spanien, 972 points.

Svømning

J. Hogue, USA, 100 m i tiden 1.04.6 1108 points.

Forhindringsbaneløb

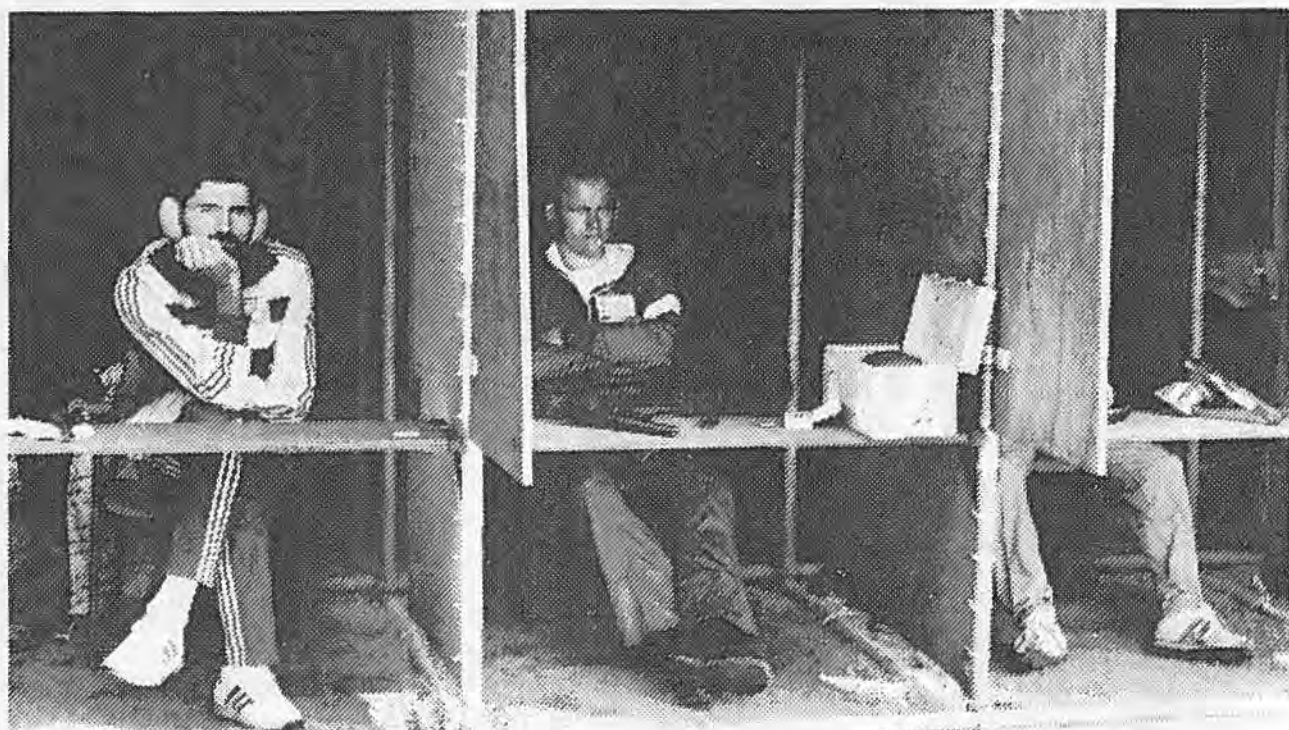
G. Luengo, Spanien, i tiden 1.45.6 1080 points.

Orienteringsløb

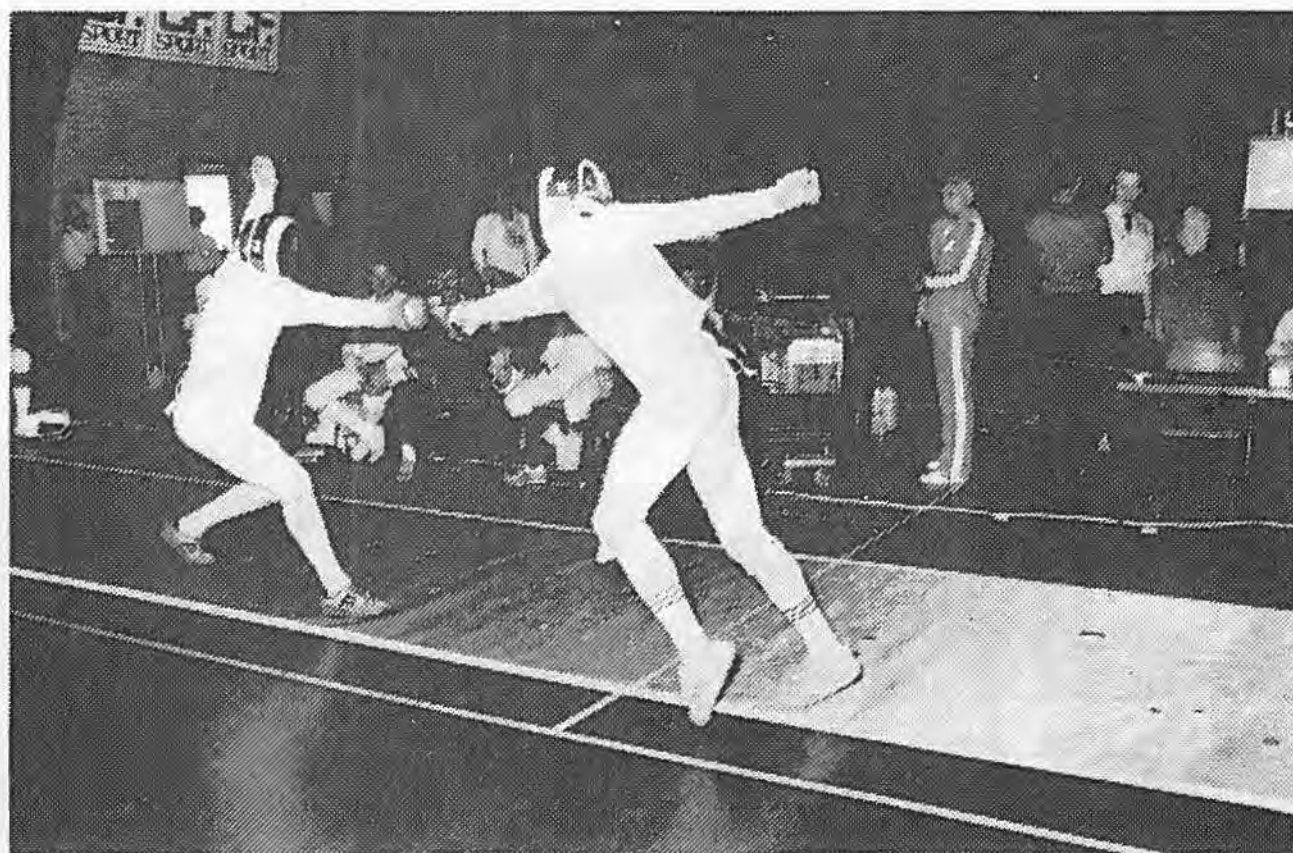
C.S. Simmelsgaard, Danmark, i tiden 41.38. 1020 points.



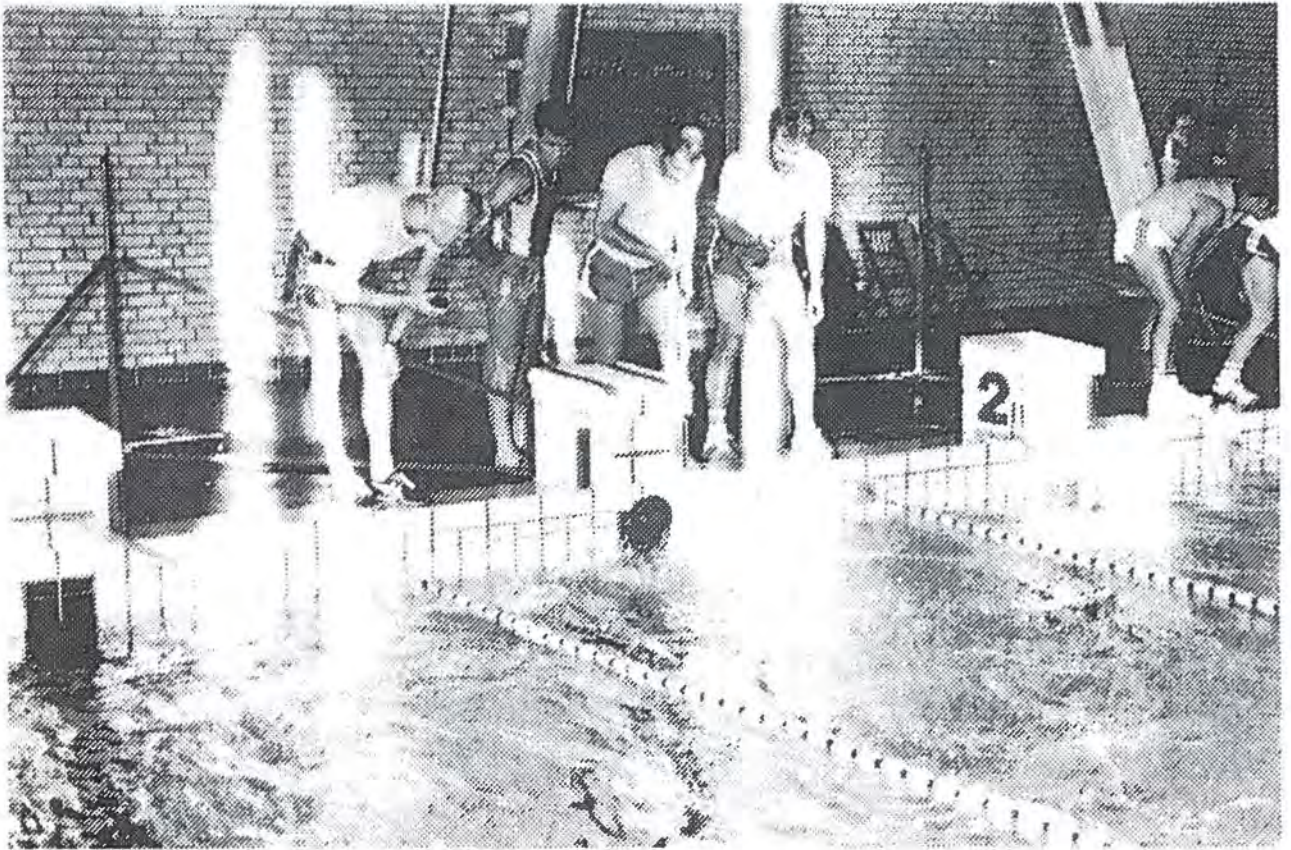
*Resultaterne af flyvekonkurrencen studeres.*



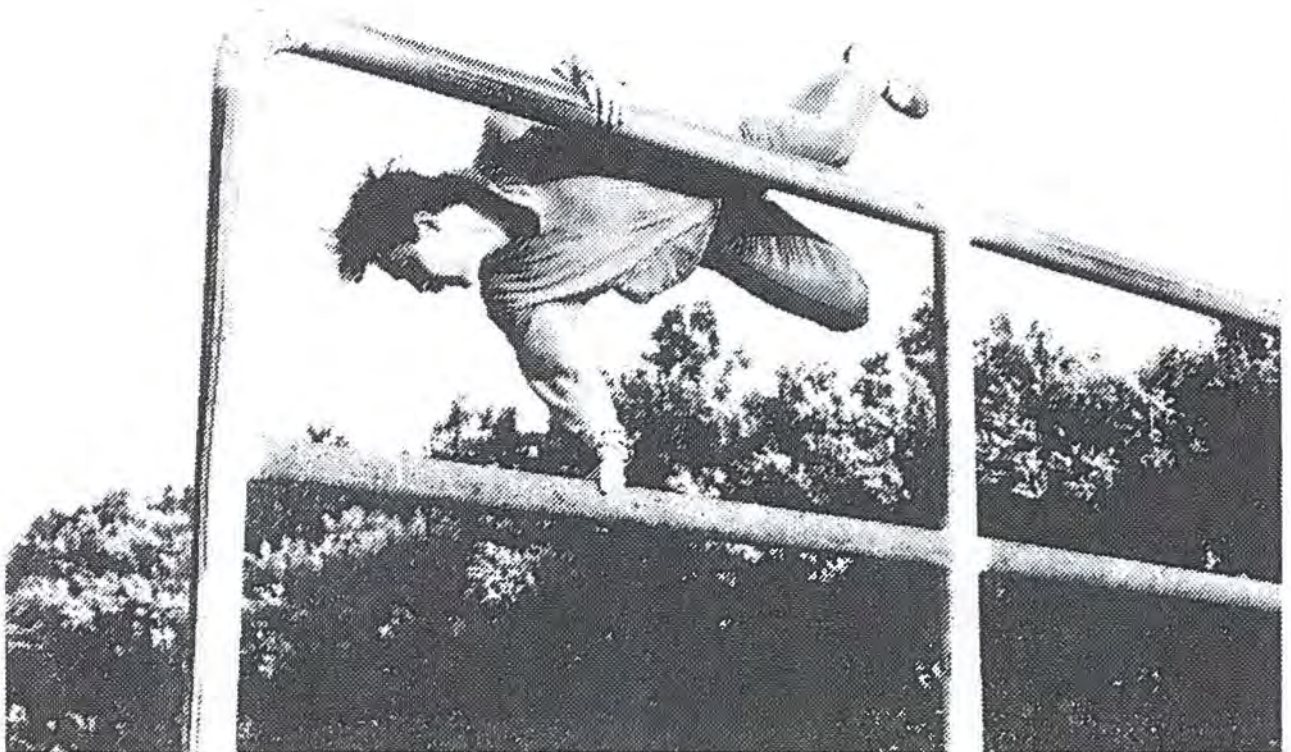
*Fra skydekonkurrencen på Flyvestation Skrydstrup.*



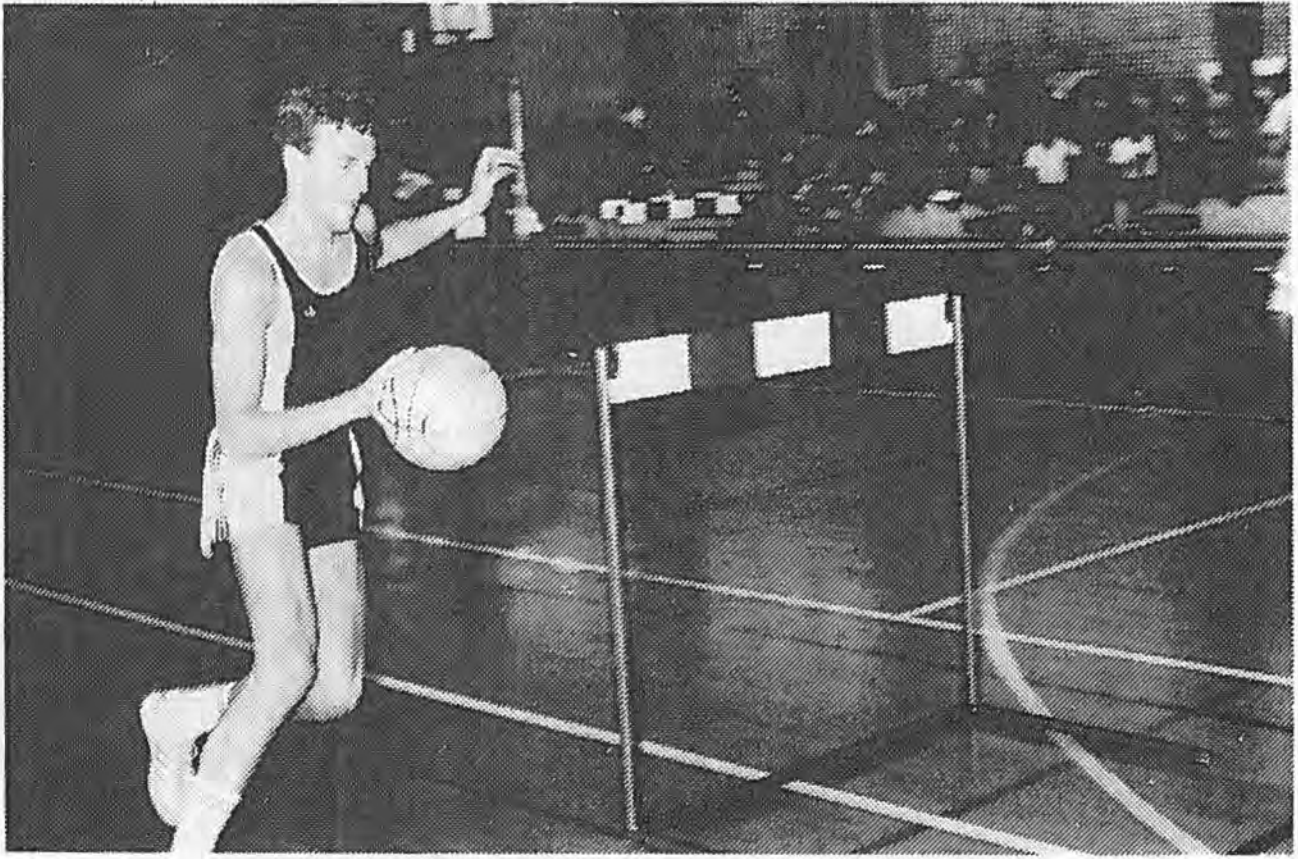
*Fægtekonkurrencen afviklet i Hjortebrohallen, Haderslev.*



*Svømming i Hjortebrohallen, Haderslev.*



*Forhindrengsbaneløb på Flyvestation Skrydstrup.*



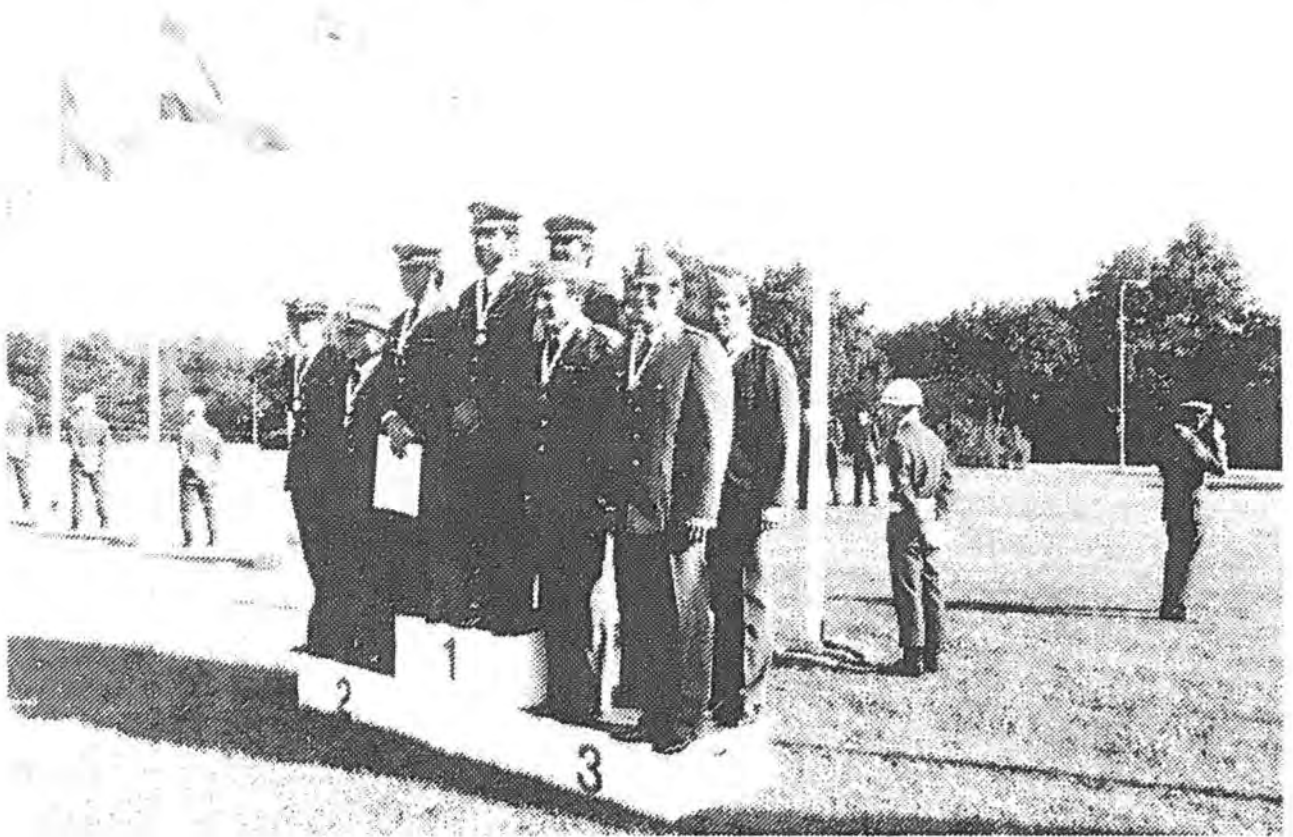
*Basketball, der blev afviklet i Hjortebrohallen, Haderslev.*



*Orienteringsløbet blev afviklet ved Hønning Plantage i Sydvestjylland.*



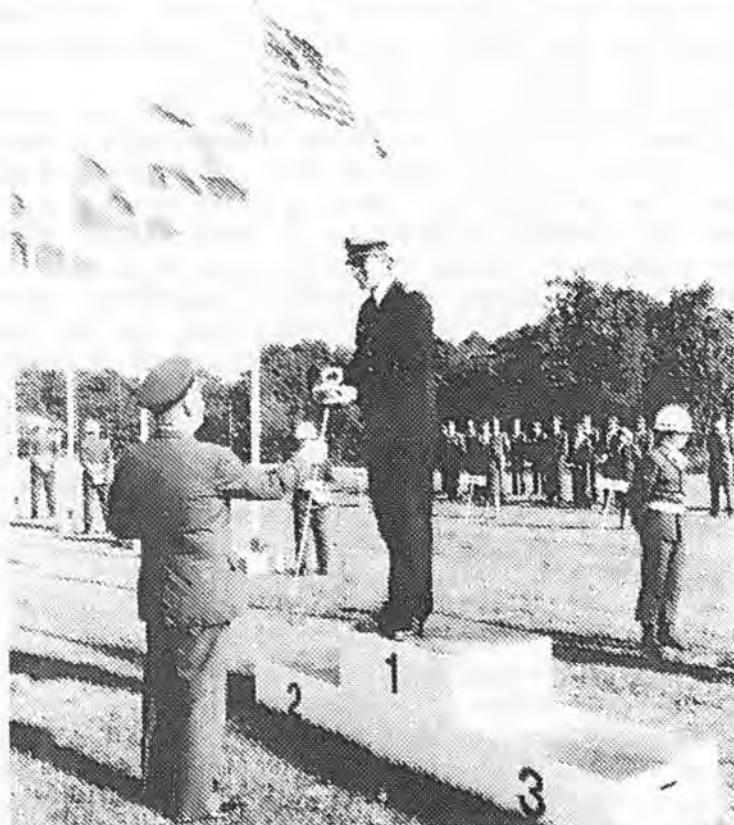
Fra modtagelsen på Vojens Rådhus.  
 Fra venstre: Chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst B.V. Larsen,  
 den norske delegationschef, brigadier M. Strand og frue samt  
 borgmester Peter Petersen.



Nr. 1 Spanien  
 Nr. 2 Sverige  
 Nr. 3 Brasilien.



Nr. 1	L. Petterson,	Sverige,	5099 points
Nr. 2	J. Plaza,	Spanien,	4819 points
Nr. 3	G. Luengo,	Spanien,	4803 points.



Inspektøren for Flyvevåbnet, generalmajor P. Thorsen, overrækker præmie til vinderen af fægtekonkurrencen, L. Petterson, Sverige.

## Annual Service Practice 1984.

ASP på Kreta kan sammenlignes med premieren på et teater. Her bliver resultatet af den hjemlige træning vurderet og karakteren uddelt. I år tog ESK 542 og ESK 543 afsted den 5 MAJ. En meget væsentlig faktor for et ASP-hold er et godt sammenhold. Derfor startede ESK 543 med samlet morgenbord, hvor slagsangen blev sunget og en skål for et godt resultat blev udbragt. Herefter gik turen i bus til en ventende Hercules på FSN Værløse. 6½ time i en Hercules er ikke just nogen fornøjelse. Folk læste, sov eller spillede kort. Det var umuligt at samtale i larmen. Ankomsten til Souda Airbase var befriende. Efter et par timer i det bureaukratiske græske indcheckningssystem, kunne vi endelig dreje nøglen om til vores kvarterer. Søndagen var ESK egen dag. Den blev på forskellig vis brugt til at afklimatisere sig. Diverse solskoldninger kunne ikke undgås. Mandag morgen startede med briefing om dagens arbejde. En hvis spænding skinnede tydeligt igennem. Hvordan var kvaliteten af HAWK systemet? Hvordan var evaluatorene? Vi blev kørt i bus til afskydningsstien. Her fik de to ESK deres operative oplæg til de tre dage. Nu begyndte preparation fasen. Missilerne skulle samles. Systemet skulle checkes igennem. Stik imod alle forventninger viste det sig, at der var problemer med andre dele af HAWK systemet, end den vi var vant til i Danmark. Første dag er vigtig på mange punkter. Kommer man godt fra start uden at lave fejl eller få alvorlige problemer på udstyret, er meget vundet. En anden vigtig ting er at få et godt forhold til evaluatorene. På første dag danner evaluatorene sig nemlig et billede af, hvor professionelt den pågældende ESK arbejder. Første dag gik godt for begge ESK, uden store problemer med HAWK systemet. En svær fase blev overstået, nemlig samling af missilerne samt transport af dem til afskydningsstedet.

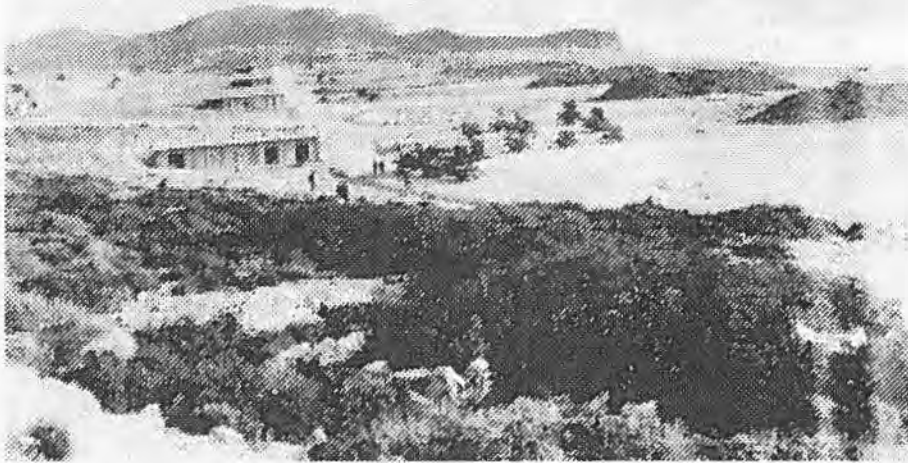
Anden dag startede som den første med højt solskinsvejr. Operatørerne var spændte, idet HAWK systemet skulle evalueres. Det foregik ved, at den skydende officer meldte HAWK systemet klart, hvorefter de udenlandske evaluatorefterprøvede det. ESK 543 fik i første omgang underkendt deres system, hvilket bragte nogle melankolske miner frem. Det viste sig heldigvis, at fejlen ikke var ESK skyld, hvorefter systemet blev godkendt. Begge ESK var nu klar til at skyde et missil dagen efter.

Dagen, hvor missilerne skulle afskydes, blev på mange måder speciel. Stemningen var præget af, at folk havde små sommerfugle i maven. Operatørerne blev instrueret i, hvor de måtte opholde sig. Alle skulle have tag over hovedet. Skulle det ske, at nogen gik omkring ville det straks medføre minus points. Først skulle systemet checkes for at konstatere, om det var muligt at gennemføre et engagement. Begge ESK meldte sig klar og kl. 1100 skulle første missil afskydes. Nu holdt alle vejret i spænding. Dronen blev afskudt. Den skulle flyve en helt special rute, hvor der var mulighed for at vurdere systemet en sidste gang. Fra kontrolvognen blev det hele dirigeret af chefevaluatoren. Tidspunktet var endelig nået. Alle var i dækning. Nedtællingen begyndte. Folk kikkede intenst ned på launcheren (afskydningsrampen). Først nogle sekunder senere så man røgskyen og væk var HAWK missilet. Efter afskydningen var alle meget lettede. Nu ventede man bare på eftermiddagens debriefing, hvor bedømmelsen af de tre dages arbejde ville blive forelagt. De to ESK resultater var meget flotte: ESK 543 fik 97,75% og ESK 542 fik 97,50%. Samme aften blev der holdt et "missil-away-party", hvor begge ESK var samlet. Det blev en munter aften, uden at der skal gås i detaljer.

Dagen derpå (sidste dag) eller reservedagn blev anvendt til sight-seeing på Kreta. Først nu kunne alle slappe lidt af.

Fredag gik turen så hjem igen. Varmen var da næsten ikke til at holde ud, og vi havde en 7 timer lang flyvetur foran os, men hjem kom de to ESK dog tilsidst. Først om to år skal de samme to ESK tilbage til Kreta for at konkurrere om at blive bedst.

*På vej til daglig tjeneste.*



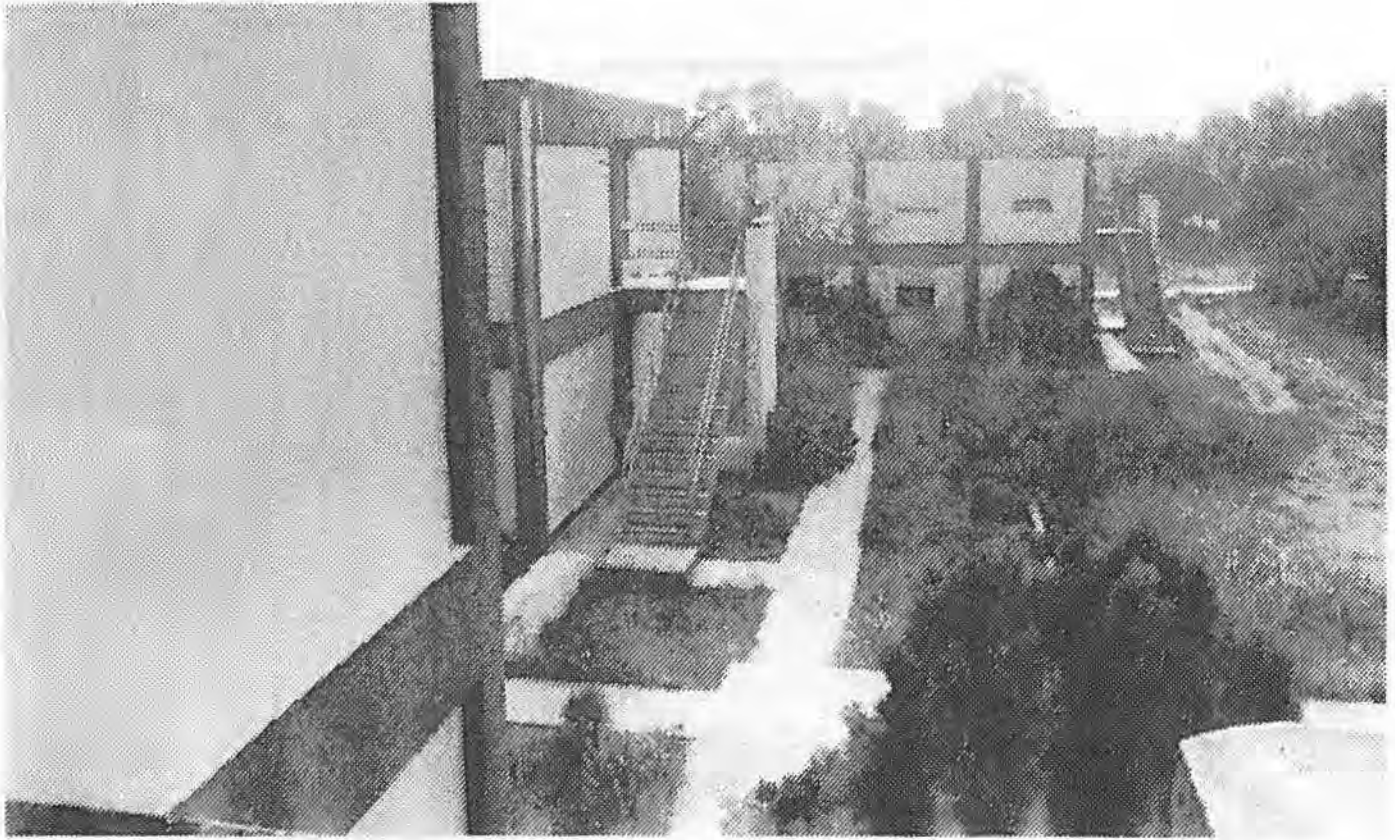
*Fra skydeområdet (Siten).*





*Personel på stand bye (Siten).*

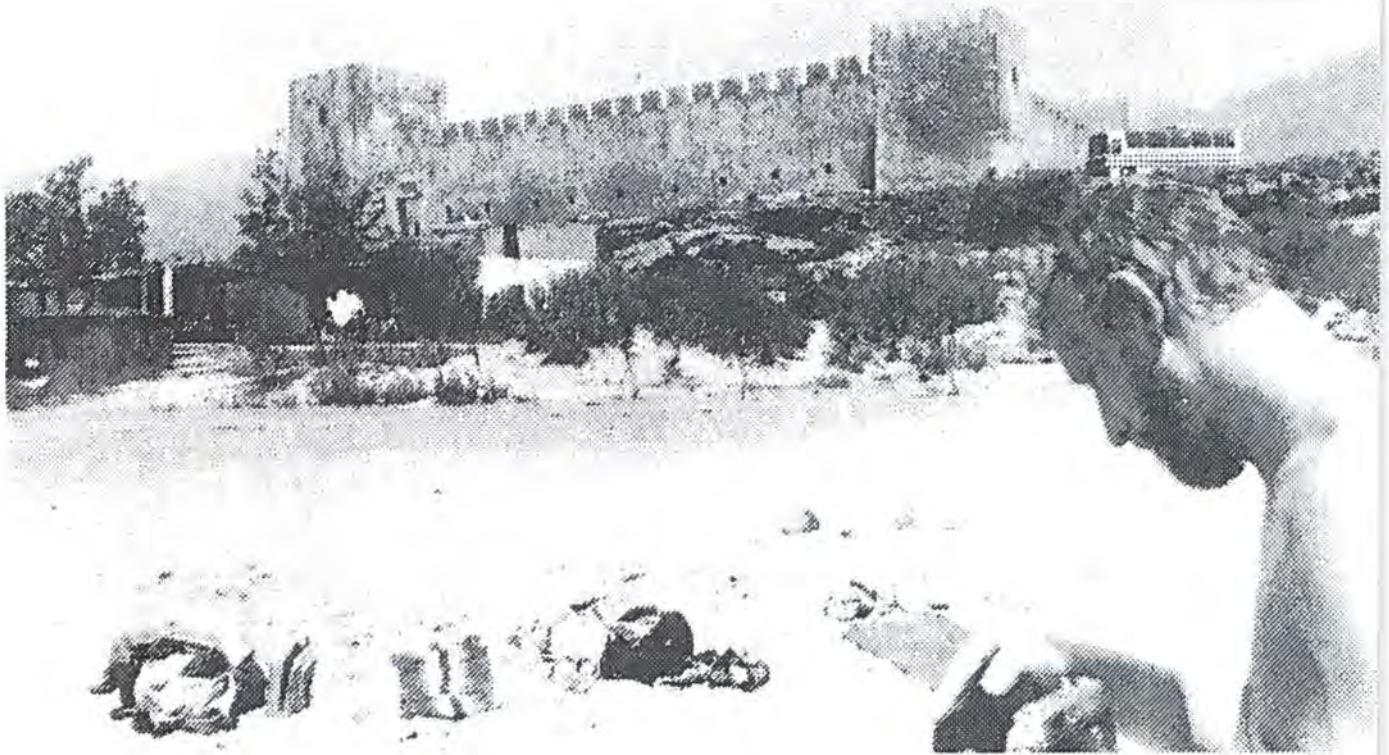




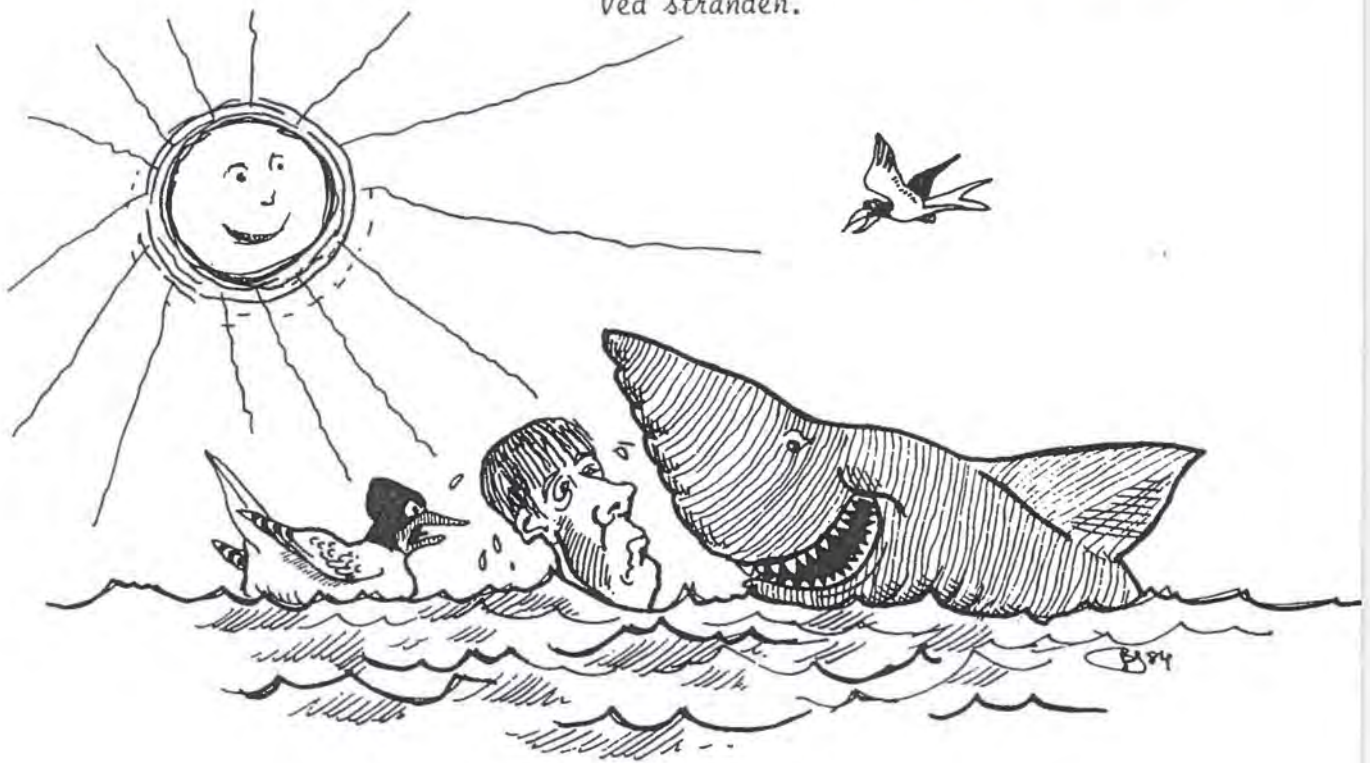
*Fra indkvarteringsområdet.*

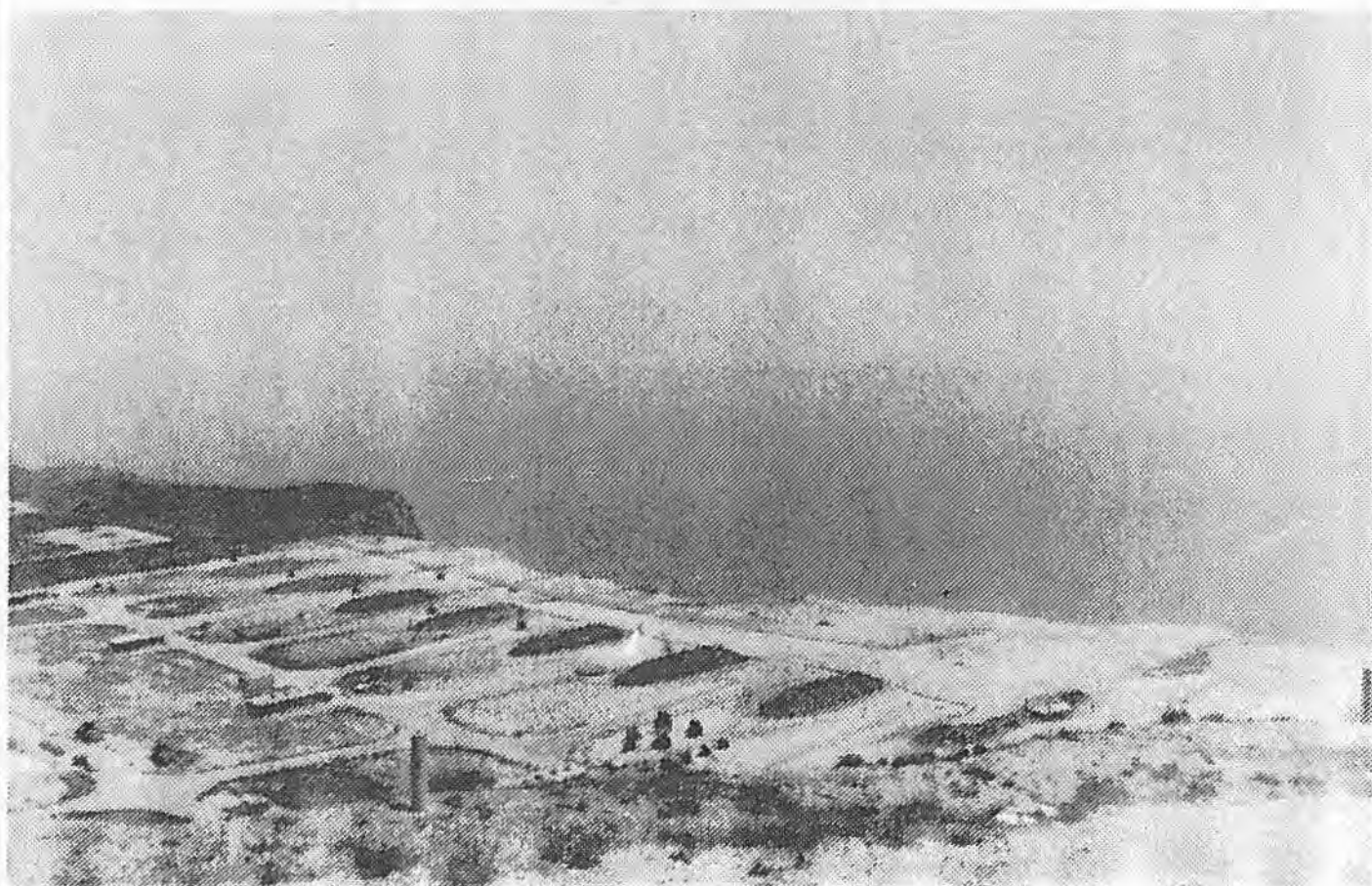


*Sightseeing.*

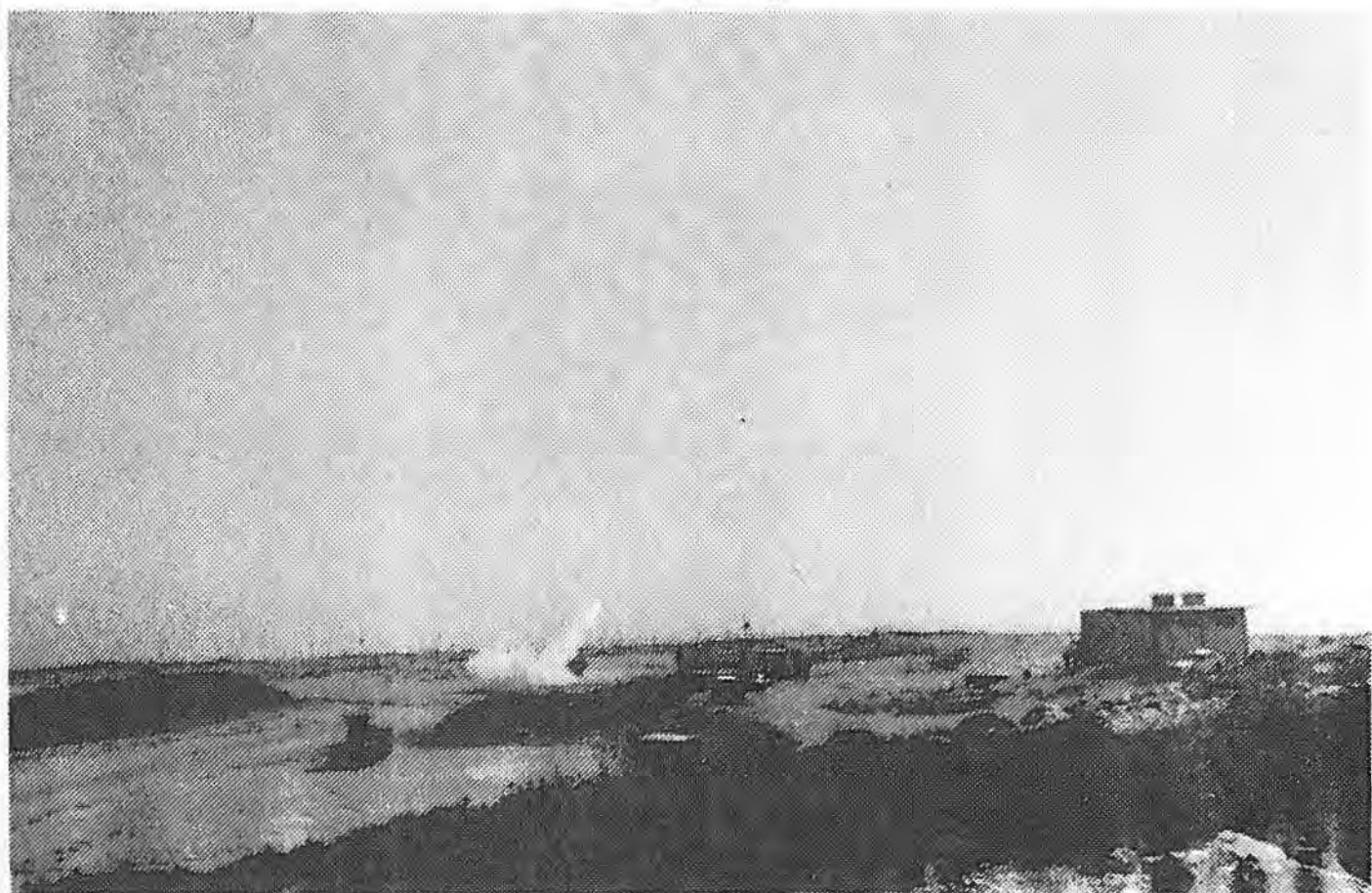


Ved stranden.





Af skydning.



☆☆☆



*Debriefing.*



☆☆☆



# Temahæfte nr. 1 CATALINA



**Dansk Flyvehistorisk Forening**

Dansk Flyvehistorisk Forening udgiver om kort tid temahæfte nr. 1 CATALINA.

Temahæftet rummer CATALINA'ens historie med al opmærksomhed rettet mod flyets tjeneste ved Marinens Flyvevæsen og i Flyvevåbnet.

*Blandt indholdet kan nævnes:*

- tekniske data,
- beskrivelse af det enkelte flys historie,
- hvordan oplevedes tjenesten ombord, set fra besætningsmedlemmernes synspunkt,
- eksempler på opgave udført med CATALINA, beskrevet som besætningen oplevede det.

Hæftet er på 100 sider, illustreret med 60 fotos, plus treplansskitser m.v.

Enhver der har fløjet med dette pragtfulde fly – har medvirket til CATALINA-flyvning – eller har interesse for en beskrivelse af et stort kapitel i dansk flyvnings historie, må simpelthen eje et eksemplar af hæftet.

Temahæftet koster 65 kr. og udgives senest den 30. september 1984.

Hæftet kan allerede nu bestilles ved at indbetale 65 kr. til:

**Dansk Flyvehistorisk Forening**  
Nybrovej 107  
2800 Lyngby  
Giro 7 05 99 06

**Mærk talonen til modtageren: Temahæfte nr. 1.**

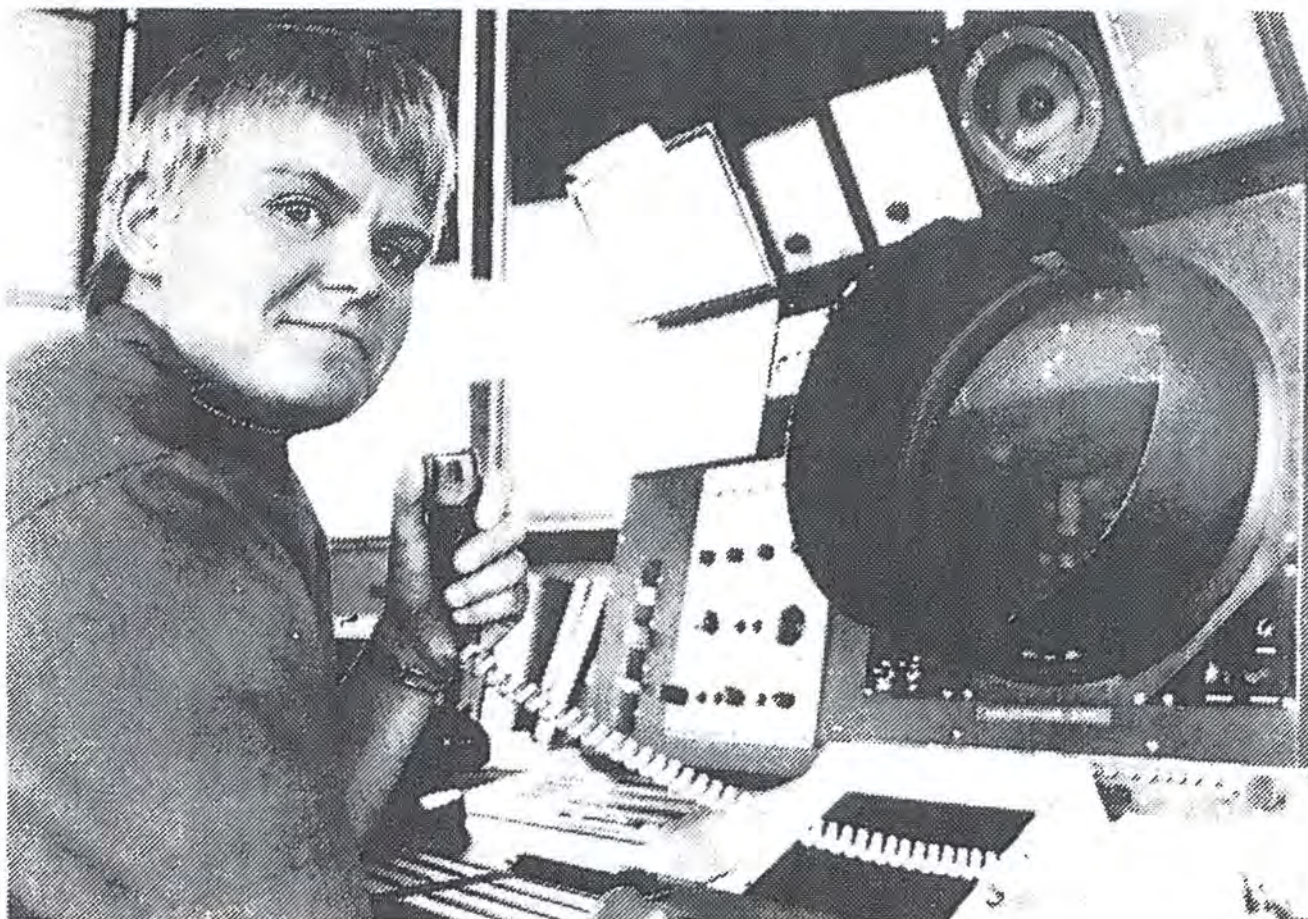
☆☆☆  
47

## Første kvindelige flyveledere i Flyvevåbnet.

Pr. 1. august 1984 tiltrådte den første kvindelige autoriserede flyveleder i flyvevåbnet tjeneste ved flyvestation Skrydstrup.

Sergent Nina Pedersen ses her under sit arbejde i flyvekontrollen.

Hun begyndte sin uddannelse i 1982 og yderligere fire kvindelige flyvelederaspiranter befinder sig for øjeblikket på forskellige stadier af denne uddannelse.



☆☆☆

Redaktionen venter  
stadig kun på dit  
INDLÆG.

FLYNYT

FORSVARSKOMMANDOEN

POSTBOKS 202, 2950 VEDBÆK



## Våbenskjold, Flyvestation Vandel.

### Flyvestation Vandel:

Blasonering af skjoldet: I rødt felt to pælvis stillede udadvendte guld stridsøkser.

Motivering: Som våbenfigur er valgt to økser for derved at markere flyvestationens beliggenhed i Vejle amt, i hvis våben indgår to økser symboliserende de to vikingekonger, Gorm den Gamle og Harald Blåtand, der boede i Jelling, i hvis nærhed flyvestationen er beliggende.

Båndet bærer devisen: PERSTA ATQUE OBDURA (Hold ud og vær standhaftig) og enhedsbetegnelsen FSNVAN.







# Fly Nytt



FLYVERSTABEN

DEC 1984



## FORSVARSKOMMANDOEN

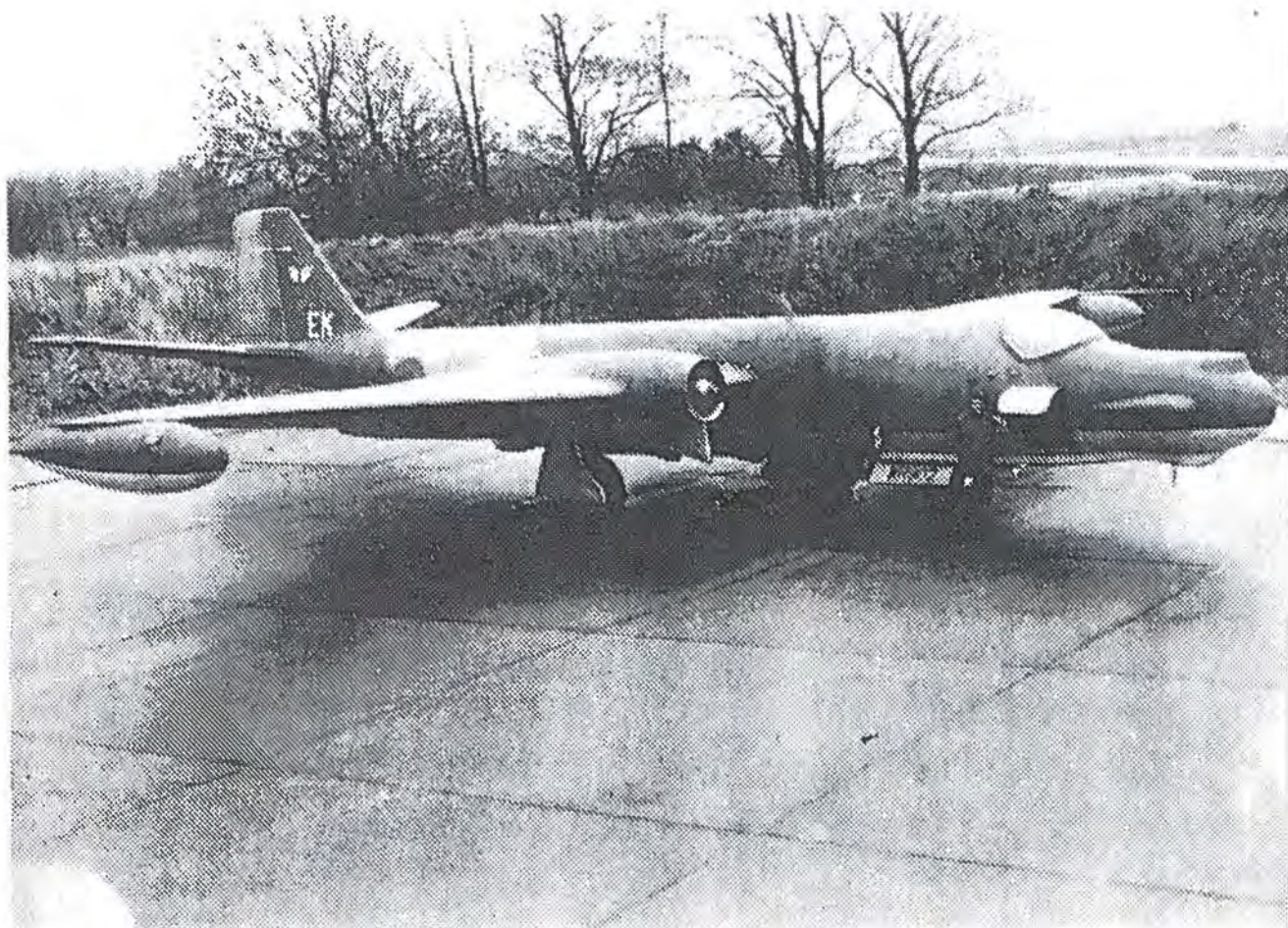


## Indhold.

Indhold.....	3
Luftens gamle dame på besøg på Flyvestation Vandel- fløjet af "De Slemme Dreng".....	4
Chefskifte på Flyvestation Skrydstrup.....	8
Inspektørskifte 1 SEP 1984.....	10
Generalmajor B.V. Larsens tale på Flyvevåbnets Officers- skole, 1 SEP 1984.....	13
FLYDØS - FMK Driftsøkonomisystem - et omkostningsreguleringsystem.....	16
Billedgave til Danmarks Flyvemuseum.....	22
FIKS - Forsvarets integrerede kommunikationssystem.....	24
Forsvarschefskifte, 1 OKT 1984.....	25
Jobkampagne på Flyvestation Skrydstrup.....	33
Våbenskjold, Flyvestation Tirstrup.....	34
Tinbox.	



## Luftens gamle dame på besøg på Flyvestation Vandel- fløjet af "De Slemme Dreng".



Canberra T. 17 (foto s-n)

### VI ER DE "SLEMME DRENGE"

Wing Commander, oberstløjtnant, Cliff Thomas, 41, tager imod i eskadrillens operationsbunker, hvor No.360 Royal Navy/Royal Air Force Squadron holdt til under øvelse PRIORY NATINADS i oktober måned.

- Hvad er jeres opgave under øvelsen ? spurgte vi.
- Vi har til opgave at være "De slemme Dreng", svarede Thomas.
- "Slemme Dreng" ? - Ja vi flyver mod vore egne, siger han smilende, men det vil Squadron Leader (kaptajn) Roger Knight fortælle dig om.

### HVEM ER I EGENTLIG ?

Om eskadrillen fortæller Thomas, at No.360 Squadron er en fælles Royal Navy/Royal Air Force "Electronic Warfare" (Elektronisk Krigsførelse) eskadrille, som kom til verden ved et ægteskab mellem 831 Naval Air Squadron og No. 97 Royal Air Force Squadron på RAF (Flyvestation) Watton. No. 97 Squadron fører sin historie tilbage til den under anden verdenskrig så berømte Pathfinder Force, (Stifinderstyrken), hvis opgave det var at gå ind over målet først og mærke det med en aftalt farve lysbomber.

Fra starten blev No. 360 kendt som, Joint Electronic Warfare Trials and Training Squadron (Fælles Elektronisk Krigsførelses Forsøgs- og Trænings-Eskadrille). Denne betegnelse blev hæftet på eskadrillen allerede inden man den 23 september 1966 fik nummeret 360.



*Chefen for No 360 RN/RAF Squadron, Wing Commander, Cliff Thomas: - Vi er de "Slemme Dreng" (Bad Guys) der flyver mod vore egne og gør livet svært for dem. (foto s-n).*

#### FLYVER EN GAMMEL FUGL

Vi spurgte Cliff Thomas,

- Hvordan er det egentlig at flyve Canberra ?
- Helt ny er hun ikke mere. Faktisk er hun ældre end mange af eskadrillens piloter og teknikere.
- Hvordan er det at flyve hende ? Hun er, fortsætter han,
- The Old Lady of the Sky, and is to be treated like that.  
(hun er, luftens gamle dame, og skal behandles, som sådan).
- Nok er hun gammel, men hun har de egenskaber der skal til for at gennemføre den type missioner vi flyver. Hun kan flyve både højt og lavt, og ikke mindst længe, og det er det vi har brug for. Man kan vel sige om hende, at hun er et af de mest succesfulde jetfly, der nogensinde er bygget.

CANBERRA T.17

Det er en speciel oplevelse af sætte sig i pilotens sæde i det gamle fly, byggeår 1953. Tankerne flyttes baglæns til fx. Scachleton-bombere bygget lige efter 2. verdenskrig, hvorfor? Fordi styrepinden er præcis den samme. Instrumenteringen er, fraset et par nyere instrumenter, identisk med den instrumentering af et fly, som er kendt siden 30'erne.

Flyets besætning er på 3, en pilot, en navigatør og en EW-operatør. Da eskadrillen er en fælles Navy/Air Force eskadrille fordeles besætningen med 25%/75% hhv. søværn/flyvevåben.

Navigatør sidder i venstre sæde nede bag piloten og i højre sæde sidder EW-operatøren. Tjæreborg-præstens smalle chartersæder forekommer pludselig at være vild luksus, sammenlignet med de pladsforhold Canberraen byder på.

EW (Elektronisk Krigsførelses)-operatøren har til opgave at betjene hele det elektroniske system, som skal sætte fjendens radarsystem ud af spillet. Ikke blot elektronik har han til sin rådighed, men også CHAFF og WINDOW, som er små strimler af stof, som kastet ud fra pods danner en sky på scopet af den radar der "Lyser" på flyet, eller som man ønsker af "Jamme" (forstyrre) i almindelighed.



T. 17, ECM-versionen, en af de mange versioner CANBERRA -en de sidste 35 år er ombygget til.

Den megen elektronik får, som det ses, flyets næse til at se noget ualmindelig ud. (foto s-n).

THE ROLLING STONES

- Den radar vi tager under behandling får mere end nok at se til, fortæller Sgt. P.G. Robason. Ikke nok med at hans scope (radarskærm) bliver hvid, eller mere eller mindre ubrugelig, men han får også Rolling Stones-musik i ørene. Nu gælder det om, hvor dygtig han er til at følge det spor han går efter, og skal han klare det, skal han være meget god.
- Hvordan kommer man ud af flyet, hvis der opstår problemer? spørger vi.

★ ★ ★

- Nu er det et meget sikkert fly, siger Robason, men skulle det værste ske, er alle tre sæder Martin Baker katapultsæder, så ud skal besætningen nok komme.

#### PLANLÆGNING AF ØVELSEN

Squadron Leader Roger Knight, som ikke hører med til eskadrillen men arbejder i UK Air Defence Region med opgave- og planlægningsarbejde er med for at se, hvorledes tingene virker i den operative ende, og for at kunne tage resultaterne med hjem og bearbejde dem når øvelsen er slut siger,

- Vi planlægger øvelsen efter den koncept vi tror en potentiel fjende vil arbejde efter i de forskellige flyvehøjder. No. 360 Squadron forsøger så at eftergøre denne koncept, for at komme så tæt på den tænkte trussel, som overhovedet muligt og på den måde træne vore radaroperatører til, på trods af jamming, at kunne klare at følge et fjendtligt mål, som truer UK.

En sådan øvelse laver man ikke bare. Allerede for 6 måneder siden gik vi igang med planlægningen, bl.a. for at sikre, at No. 360 Squadrons muligheder bliver udnyttet optimalt.

Desværre har vi mistet nogle missioner på grund af det dårlige vejr og dermed reduceret udbyttet af øvelsen, men den slags er vi jo ikke selv herre over.

Uanset det dårlige vejr, ved jeg, at det er lykkedes os at sætte Luftforsvarets systemoperatører under pres og tvunget dem til at operere i et nok så stresset miljø.



*Hvor besætningen vil gøre af al den bagage er stadig en gåde, idet pladsen i flyet må beskrives, som, ualmindelig trang. (foto s-n)*

★ ★ ★

★ ★ ★

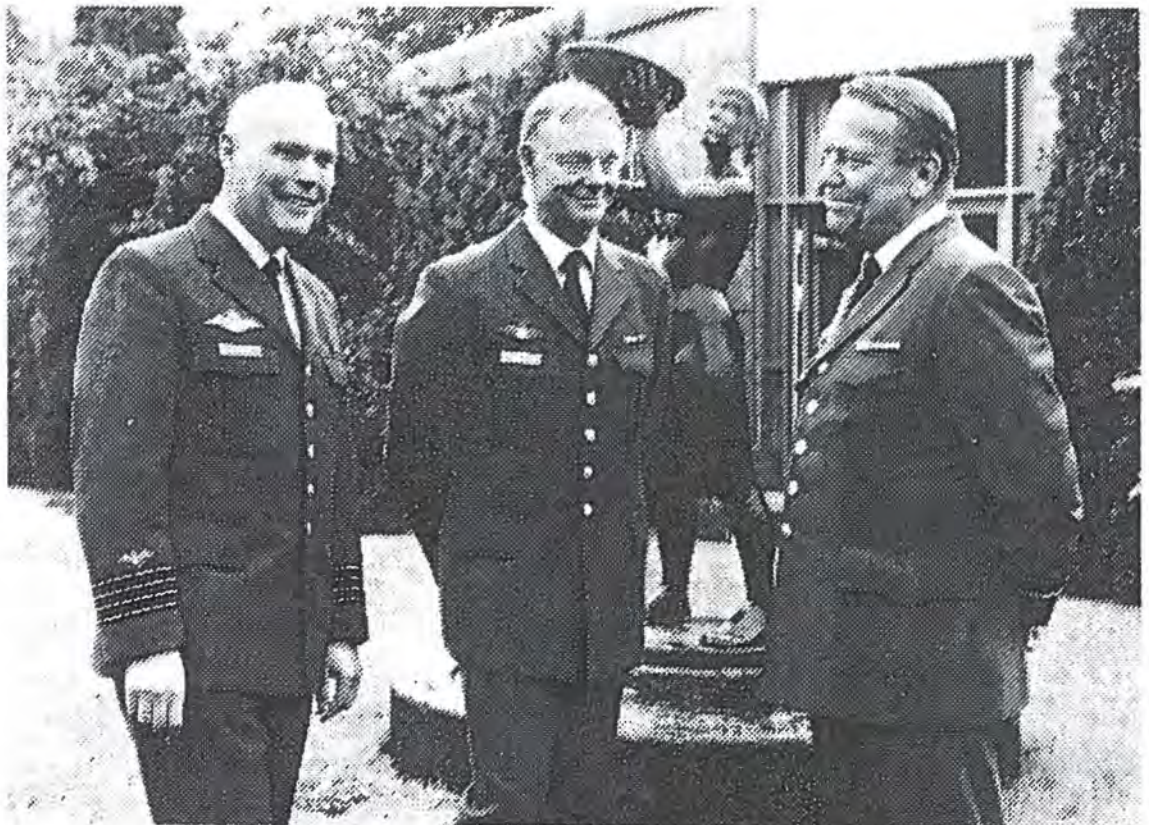
#### LANGE DAGE

På flyvestationer, der normalt opererer med jagerfly, er man vant til, at der flyves 3 operationer eller pas, som det kaldes, pr. dag. Med No. 360 Squadron er det en anden sag. På grund af flyets lange flyvetid, aktionsradius, giver afflyvningen af 2 pas med sikkerhed overarbejde, hvilket betyder arbejde fra meget tidlig morgen til sen aften.

- Af denne grund nåede vi ikke at se ret meget af Danmark, siger Wing Commander Thomas.
- Faktisk nåede vi kun at se Vejle, og da som regel i regnvejr.
- Det betyder ikke, fortsætter han, at vi ikke har været glade for at være her. Sjældent har vi modtaget en så god behandling, som her på Vandet, man har virkelig gjort noget for at vi kunne operere optimalt, og han fortsætter,
- Min eskadrille, der er den eneste af sin type i NATO, og derfor operer i mange lande, er vandt til at blive stuvet hen i et hjørne og må klare sig selv. Derfor er vi virkelig glade for den udemærkede service Vandet har budt os på, og vi kommer meget gerne igen.

★ ★ ★

## Chefskifte på Flyvestation Skrydstrup.



*Fra venstre ses den nuværende Inspektør for Flyvevåbnet, generalmajor B.V. Larsen, Chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberstløjtnant O.W. Jensen samt den tidligere Inspektør for Flyvevåbnet og nuværende Chef for Forsvarsstabens Operations- og Planlægningsstab, generalmajor P. Thorsen.*

*Billede er taget under generalmajor P. Thorsens tjenestestedsbesøg på Flyvestation Skrydstrup, den 19 juni 1984, netop den dag, hvor meddelelsen om flyvestationens nye chef blev udsendt.*



★ ★ ★

Flyvestation Skrydstrup skiftede chef pr. 1 September 1984.

Ved en parade den 31 August med deltagelse af Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor C.S. Børgesen, Flyvestationens personel samt en række indbudte gæster, fratrådte oberst B.V. Larsen for pr. 1 September som generalmajor at tiltræde stillingen som Inspektør for Flyvevåbnet.

Som ny chef for flyvestationen tiltrådte oberstløjtnant O.W. Jensen, som siden juli måned 1979 havde gjort tjeneste som Chef for flyvestationens Materielafdeling.



*Ved en reception efter paraden fik den afgående stationschef bl.a overrakt et Vikingsværd som tak for godt samarbejde i "det sønderjyske".*

★ ★ ★

## Inspektørskifte 1 SEP 1984.

generalmajor B.V. Larsens første dag i Flyverstabten, 3 SEP 1984



*Generalen ankommer.*



*OB V. Ramlau byder velkommen.*



*Generalmajoren hilser på medarbejderne.*





*Generalens tale til Flyverstabens.*



*Et udsnit af Flyverstabens personel.*

★ ★ ★



*Hyggeligt samvær.*

★ ★ ★

## Generalmajor B.V. Larsens tale på Flyvevåbnets Officersskole, 1 SEP 1984.

Generalmajor B.V. Larsens første officielle handling efter udnævnelsen til general og tiltrædelse som Inspektør for Flyvevåbnet var som gæst at deltage i Nordisk Flykadetstævne på Flyvevåbnets Officersskole 1 SEP 1984. Med generalens tilladelse gengives her IFP tale ved midt-dagen.

Kadetter, skolechef og stab, ærede gæster.

Indledningsvis tak til Officersskolen, fordi man har været så venlig at invitere min kone og mig til fest her i aften. En fest vi har set frem til, specielt p.g.a. dens nordiske islæt.

Som vi sikkert alle kan huske fra vor tid i skolen, begyndte verdenshistorien jo med Babylon og Ægypten - hvor hele horder af mennesker faldt næsegrus for tronen !

Nordens historie derimod, begynder i forsamlingen af ligemænd på tinge.

Tingstedet, frit folks mødested, stedet hvorfra man regerede sig selv, og hvor det var personen selv og hans indre kvaliteter der lagdes vægt på, var altså det første, der overhovedet havde eksisteret her i Norden.

★ ★ ★

Og sådan har det jo stort set været siden - Tingstedet, som var så ærværdigt for de gamle, er den dag i dag midtpunktet, hvorfra det nordiske menneske i frihed skaber sin verden.

De nordiske forfatninger har gennem alle tider været præget af stor respekt for "Den personlige frihed" - nordboens fornemste gode, kernen i al demokratisk tankegang !!!

At denne personlige frihed så også af og til har givet anledning til besvær - endog kamp på livet - igennem Nordens tusindårige historie, det ved vi, som her er forsamlet. Fra første færd og til i dag, har Norden jævnligt været delt af stridende viljer - bare se på debatterne i Nordisk Råd.

Rent faktisk er der kun een person, der har magtet at bøje hele Norden under sin vilje - og det var en kvinde! Nordens største statsmand - Dronning Margrete, der levede 1353 - 1412.

Til trods for disse viljer, er det imidlertid en kendsgerning, at vi siden de blodige vikingedage har formået at bevare et fælles nordisk præg - det være sig i vort politiske og sociale grundsyn, som i viljen til at bevare vor personlige, åndelige og nationale frihed. En vældig kraft, som er MIDTPUNKTFLYDENDE i en iøvrigt urolig verden - et faktum der ofte kaldes "Den Nordiske Balance".

Når det så er sagt, skal jeg ved en lejlighed som denne mane til eftertanke, idet officerernes gerning i de nordiske lande ikke hermed er blevet lettere med årene - snarere tværtimod !!!

Vi skal nemlig fortsat kunne virke i et samfund, hvor det enkelte individs velfærd sættes meget højt - nogle vil måske synes for højt og på bekostning af andre værdier. Vi skulle jo nødtigt komme så langt i denne henseende, at samfundet overtager den enkelte borgers personlige ansvar for "sig og sine".

I den faglige verden, som er vor, kan det ihvertfald under ingen omstændigheder akcepteres, at officerer forfalder til den slags svagheder.

Tværtimod skal vi som chefer og ledere af egen kraft påtage os ansvar samt kunne forklare vore undergivne, at de også har et medansvar for at vort militære forsvar kan virke effektivt i en given situation.

Nok kan samfundets normer og adfærd ændre sig - krigens barske realiteter er dog fortsat uforandret!

Med det formål at forberede jer til denne gerning, får i selvfølgelig en god portion viden og erfaring gennem den formelle officersuddannelse - MEN, dette er ikke nok, set i relation til den udfordring, som i møder i jeres fremtidige og daglige arbejdssituation.

Her kræves der nemlig udover de rent faglige kvaliteter, en personlig bevidsthedsgørelse i forhold til opgaven og det samfund vi tjener. Og det uanset om man som officer nu synes at forsvaret bliver "fair" behandlet af samfundet eller ej.

I skal som officerer kort og godt opbygge jeres eget personlige JEG, samt være jer dette bevidst i al jeres tjeneste - uanset tid på døgnet.

I vil selvfølgelig møde kolleger i denne proces, som i vil se op til og nære respekt for - specielt hvis disse personer er benådet med naturlige lederegenskaber.

Mit råd er - lær af disse gode eksempler, MEN undgå for enhver pris at blive kopier af disse personligheder. Hold fast ved jeres eget JEG og udbyg det således, at i stedse og bevidst bliver bedre ledere for andre.

Igennem en sådan proces skaber i et adfærds- og holdningsmønster, der klart viser, hvad i står for. Dette mønster holder dog kun, såfremt det er jeres eget og virkelige JEG, der står bag!!!

Så meget om det vigtigste og mest effektive ledelsesværktøj, som jeg kender - det at kunne lede andre ved det gode og personlige eksempel.

Dernæst et par ord om brugen af et andet "klassisk værktøj" i den moderne ledelsesfilosofi - nemlig det at kunne udnytte den kraft og effekt, som findes i de gamle traditioner.

★ ★ ★

Med den hastige samfundsudvikling, der idag præger de nordiske lande, er der en tendens til, at normerne skifter i samme takt. Altfor ofte glemmer man således, at "de daglige normer" er baseret på gode og bevaringsværdige traditioner. Vi står billedlig talt på skuldrene af dem der gik forud for os, og har derfor et naturligt ansvar overfor de, som kommer efter.

Vi bør derfor generelt set være mere kritisk før vi smider de gamle normer og traditioner "overbord". Selvfølgelig skal de justeres - men kun når der opnås noget positivt hermed.

Med ca. 35 års tjeneste i forsvaret, kan jeg forsikre jer for, at der er styrke at hente i traditionerne - selv for vore relativt unge flyvevåbner.

Som et praktisk og relevant eksempel fra dagens Danmark, kan jeg nævne, at man i de evige rationaliseringsbestræbelser inden for dansk forsvar fortsat har sat spørgsmålstegn ved, om traditionen med, at hvert værn i forsvaret har et behov for at bevare sin egen officersskole, er rigtig.

At dette "spørgsmålstegn" muligvis er berettiget udfra en ren økonomisk synsvinkel, kan selvfølgelig diskuteres - og det bliver det også !!!

Det er imidlertid en kynisk fremgangsmåde, når man betænker alle "de andre værdier", der hermed kan gå tabt m.h.t. at give kadetterne en meningsfuld og fagligt målrettet uddannelse indenfor det enkelte værn. At den enkelte officer senere hen også skal kunne arbejde effektivt i treværns regi, er en selvfølge. Dette læres imidlertid bedst på en treværns stabsskole, efter at man har lært at beherske et fagligt speciale i eget værn.

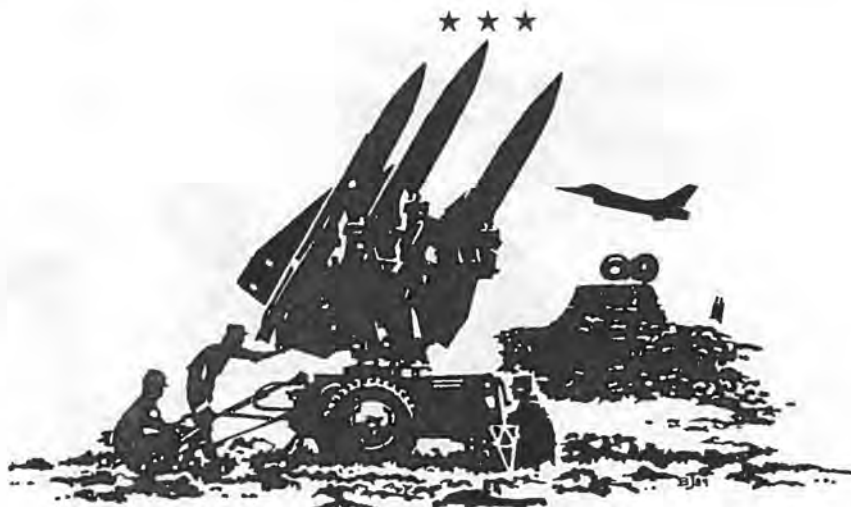
Ifølge min erfaring, er det, at kende sit eget værn til bunds, en afgørende forudsætning for, at den enkelte officer senere hen kan yde en kvalificeret indsats i treværns regi.

Well - efter således at have givet en personlig vurdering af dette selskabs betydning for såvel vore respektive lande, som for Norden som helhed, skal jeg udtrykke det håb:

"At det qua den nordiske balance og vor daglige gerning fortsat må være os muligt at bevare freden i vor del af en urolig verden - og dermed den kultur af hvilket vi er rundet".

Må jeg bede selskabet rejse sig, hæve deres glas og udbringe et trefoldigt leve for, at de nordiske flyvevåbner fortsat må kunne leve op til denne målsætning.

De nordiske flyvevåbner længe leve -----



*Gædelig  
Jul & Godt Nytår*

# FLYDØS

- FMK Driftsøkonomisystem
- et omkostningsreguleringsystem

## 1. Indledning.

Flyvematerielkommandoen (FMK) gennemfører sin budgetafvikling og finansregnskabsaflæggelse ved anvendelse af EDB værktøjet MAKFØS - Materielkommandoernes Finansøkonomisystem.

I MAKFØS registreres alle indtægter og udgifter på de enkelte finanskonti. De udgifter, der således konteres i finans- (eller penge-) regnskabet omfatter f.eks. indkøb af materiel, brændstof og reservedele.

### Hvorfor et omkostningsregistreringssystem.

Man kan ikke af finansregnskabet, d.v.s. i MAKFØS, aflæse, hvor meget det enkelte våbensystem eller den enkelte enhed forbruger af f.eks. reservedele, idet bl.a. lagerfaktoren spiller en væsentlig rolle. Ligeledes kan afholdte lønudgifter - f.eks. i forbindelse med reparation af materiel - ikke henføres til arbejdsopgavernes art.

Det er af mange årsager nødvendigt at kunne opgøre ressourceforbruget og få kendskab til, hvorledes materielomkostningerne fordeler sig på materiel-systemer, enheder m.v.

Disse oplysninger indhentes for nærværende i FLV gennem omkostningsregistreringssystemet (HFLV 580-1), hvori opsamles oplysninger om,

hvor (sted, f.eks. ESK 722)

hvortil (formål, f.eks. S-61)

hvorledes (aktivitet, f.eks. IRAN)

forbruget af materialer, materiel, arbejds løn og tjenesteydelser til drift og vedligeholdelse af FLV forskellige våbensystemer finder sted.





★ ★ ★

## 2. Udvikling.

Omkostningsregistreringssystem HFLV 580-1 har været i drift siden 1958, og selvom systemet gennem sin levetid er blevet udbygget successivt, opfylder det ikke de krav, der i dag må stilles til et tidsvarende driftøkonomisystem.

Forsvarskommandoens voksende behov for at opnå et forbedret og systemiseret grundlag for forswarets samlede ressourcestyring medførte allerede i 1974 igangsættelse af et projektarbejde vedrørende et "Fælles Økonomisystem ved Materielkommandoerne", benævnt MAKDØS, som resulterede i en kravspecifikation, der blev godkendt af Forsvarets EDB-nævn i 1977.

De eksisterende materielkommandoløsninger befandt sig imidlertid på et så forskelligt udviklingsstade, at det i 1980 blev besluttet, at arbejdet skulle videreføres i basisorganisationen som tre selvstændige materielkommando-projekter, dog med en vis FKO-koordination, der bl.a. foreskrev anvendelse af et fælles EDB-programprodukt, IBM's Financial Management System (FMS).

På baggrund heraf blev i JUN 1980 igangsat "Projekt Flyvematerielkommandoens Driftsøkonomisystem" (FLYDØS), der resulterede i en kravspecifikation, som blev endelig godkendt af FKO i NOV 1982.

## 3. Målene for FLYDØS.

Hensigten med FLYDØS er bl.a., at systemet på basis af registrerede planlægnings- og forbrugsdata skal

- levere data til et overordnet enhedsomkostningssystem, der for nærværende er under videre udvikling i FKO,
- opfylde FMK behov for informationer om omkostninger ved driften og vedligeholdelsen af Flyvevåbnets materiel, idet systemet - udover at kunne præstere faste rapporter - skal give primærbrugerne direkte adgang til systemets database og på grundlag af dennes indhold give sagsbehandlere m.fl. mulighed for selv at sammensætte rapporter til brug ved driftsøkonomiske analyser og vurderinger i forbindelse med f.eks.
  - vedligeholdelsesplanlægning og styring af materiel
  - mandtimeanalyser og -prognoser
  - materielsystemanalyser og -vurderinger.

Endvidere skal systemet give hovedværksteder og evt. flyvestationer mulighed for direkte adgang til systemets database, så disse selv kan udtrække informationer, der kan anvendes som støtte i

- planlægningen og styringen af de enkelte værkstedsarbejder
- planlægningen og styringen af kapacitet og belastning ved de enkelte værksteder
- bedømmelse af værkstedets kapacitet.

Endelig skal systemet

- præstere periodiske rapporter over selvstændigt rekvirerende/brugende enheders afholdte omkostninger, dels for at forbedre muligheden for disses selvkontrol med ressourceanvendelsen dels for at oplysningerne kan indgå i en budgetteringsfunktion ved de regnskabspligtige myndigheder, som er under forberedelse. En forsøgsbudgetteringsordning - der for FLV vedkommende omfatter Flyvestation Karup og Luftværnsgruppen - er allerede iværksat af FKO.

#### 4. FLYDØS hovedbestanddele.

FLYDØS består kort beskrevet af

- en økonomidel,
- en hovedværkstedsdel, og
- en flyvestationsværkstedsdel.

Økonomidelen, der indeholder en registrering af de materielorienterede omkostninger, d.v.s. enheder m.fl. forbrug af reservedele, tjenesteydelser m.v., omfatter stort set en omlægning af det nuværende omkostningsregistreringssystem.

Hovedværkstedsdelen indeholder en udvidelse af det nuværende værkstedsordresystem med en timebudgetteringsfunktion. Denne funktion, som forudsætter tidsestimering for enkeltordrer, kan medvirke til styring af de enkelte værkstedsarbejder og give oplysning til brug for kapacitetsplanlægning ved det enkelte værksted.

Udvidelsen med timebudgetteringsfunktionen er primært baseret på de ved hovedværkstederne anvendte inddataprocedurer.

Flyvestationsværkstedsdelen, der medfører, at der i forbindelse med arbejdsordrer for sådanne eftersyns- og vedligeholdelsesarbejder, der udføres på dette niveau, skal registreres det direkte medgående timeforbrug for såvel civilt timelønnet som militært månedslønnet personel.

I forbindelse med den iværksatte undersøgelse om effektivisering af hovedværkstedsarbejder har det været overvejet at udelade timebudgetteringsfunktionen af FLYDØS og i stedet udvikle et specielt edb-baseret værkstedsstyringssystem. Tanken er imidlertid foreløbig stillet i bero, idet det i FLYDØS anvendte programprodukt (FMS), eventuelt udvidet med planlægnings- og projektstyringssystemerne (PLANCODE og CIPREC), vil give erfaringer, der kan nyttiggøres i det videre arbejde omkring udviklingen af et udbygget produktionsplanlægnings- og styringssystem for hovedværkstederne.

#### 5. Iværksættelse.

Der er planlagt en begyndende anskaffelse af edb-materiel til fælles brug for foreløbig MILLAG-nødprocedurer og FLYDØS.

Det første produktionsanlæg opstilles herefter ved FMK i DEC 1984.

Anlægget omfatter selve computerenheden, pladelagre og magnetbåndstationer til lagring af lokale data og programmer samt det nødvendige programmel til styring af anlægget og datakommunikationen mellem brugernes terminaler og Forsvarets Administrative Dataanlæg (FADA), hvor selve edb-afviklingen finder sted.

★ ★ ★

Brugernes skærmterminaler bliver af samme typer, som allerede anvendes i FLV (Alfaskop el.l.) og de vil udover FLYDØS give anledning til bl.a. MILLAG-systemet.

Ibrugtagningen af FLYDØS-systemet har måttet koordineres med den fastlagte anskaffelsesplan for edb-materiellet og påregnes gennemført således:

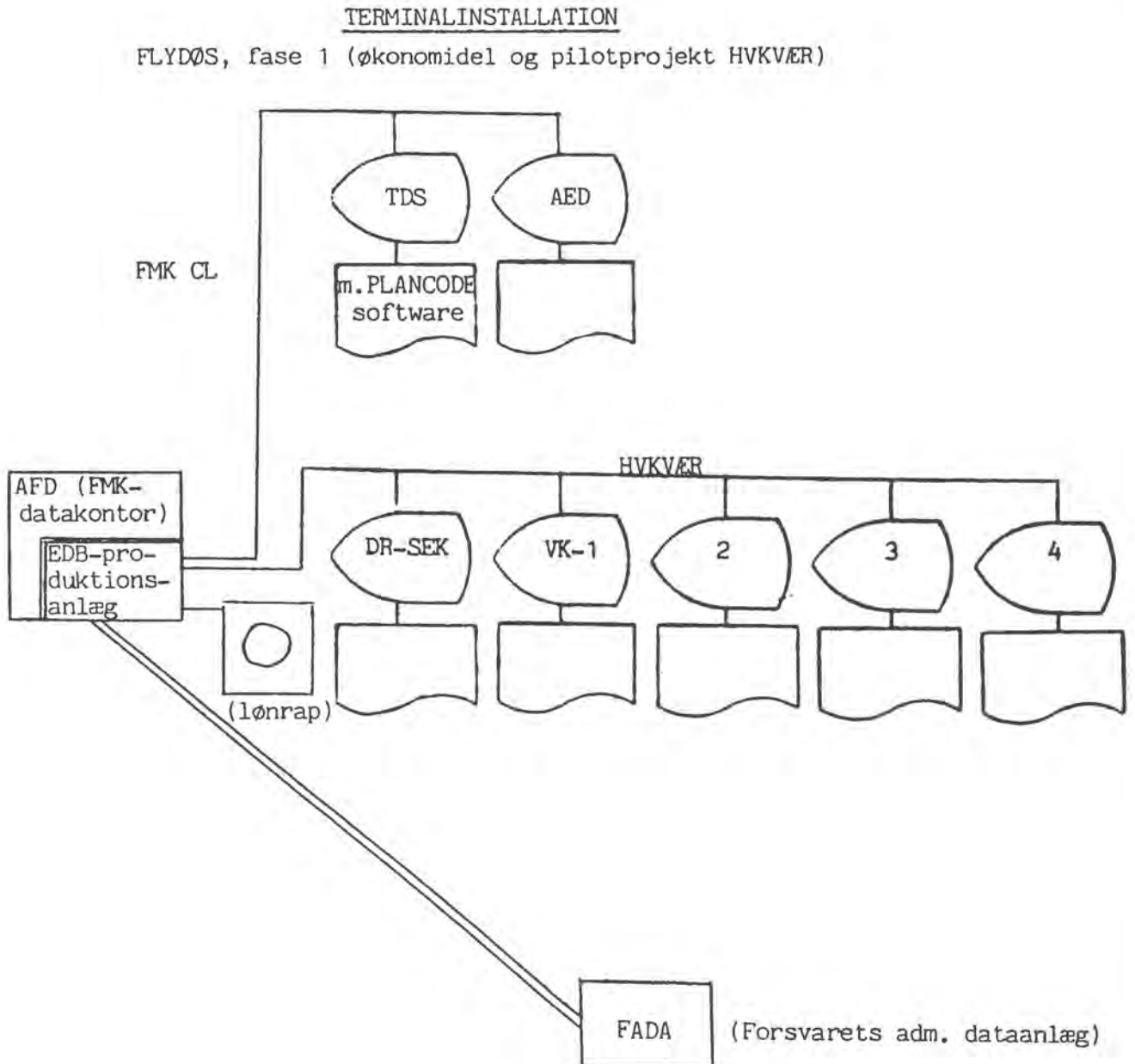
1. fase: Omlægning af den nuværende økonomidel og herunder det nuværende værkstedsordresystem ved alle tre hovedværksteder samt herudover som et pilotprojekt, ved Hovedværksted Værløse, en timebudgetteringsfunktion, alt med regnskabsaflæggende virkning fra JAN 1985.
2. fase: En senere iværksættelse af timebudgetteringsfunktionen ved de øvrige hovedværksteder, baseret på de ved pilotprojektet indvundne erfaringer.
3. fase: Medinddragelse af flyvestationsværksteder. Denne fase er foreløbig planlagt iværksat pr. JAN 1987.



★ ★ ★

6. Terminalinstallation (hardware) m.v. til FLYDØS 1. fase.

I efterfølgende skitse er vist den samlede terminalinstallation (antal skærmterminaler og printere m.v.) til FLYDØS fase 1.



Behov for udstyr til 2. og 3. fase er endnu ikke opgjort.

7. Arbejdet med projektet.

Projektet FLYDØS gennemføres i en projektorganisation, hvor FMK Økonomiafdeling er projektansvarlig.

I selve projektgruppen indgår repræsentanter fra såvel FMK tekniske som administrative sektor samt Forsvarets Datatjeneste.

Gruppen kan herudover suppleres med repræsentanter fra fremtidige brugere.

★ ★ ★

Foreløbig er tilgået faste repræsentanter fra de tre hovedværksteder, men flyvestationer m.fl. vil på et senere tidspunkt blive medinddraget i projektets videre udvikling.

Opstillingen af terminaludstyr foretages i samarbejde med berørte brugere.

Der gennemføres i forbindelse med etableringen af FLYDØS den fornødne uddannelse af brugere, herunder af anlæggenes betjeningspersonel.

Foreløbig er planlagt generelle edb-kurser for værk mestre m.fl.. Disse kurser påregnes påbegyndt i efteråret 1984.

## 8. Afslutning.

Inddata til FLYDØS vil for størstedelens vedkommende blive hentet ved indlæsning fra allerede eksisterende systemer (MILLAG, MAKFØS, HVK standard-lønsystem m.fl.).

For hovedværkstederne gælder dog, at inddata til brug for ordregistrering og -styring vil blive skabt i kraft af HVK egen terminaludnyttelse af FLYDØS.

Med FLYDØS tilvejebringes en vel ajourført database med en stærk uddataside, der - i modsætning til tidligere benyttede edb-løsninger - muliggør, at der på alle relevante niveauer gives adgang til databasens indhold, således at der uden en fastlåst programmering kan indhentes oplysninger og sammensættes rapporter til vidt forskellige formål i takt med, at behov herfor konstateres.

FLYDØS kan blive et godt værktøj i bestræbelserne for at opnå en forbedret udnyttelse af forsvarrets ressourcer, men succesen er i høj grad afhængig af, i hvor stor udstrækning dets muligheder udnyttes af de enkelte brugere.

★ ★ ★

Derfor: Tag vel imod FLYDØS og brug det !



## Billedgave til Danmarks Flyvemuseum.

Efter 39 års tjeneste i flyvevåbnet pensioneres major E.A. Aarvig ved Flyvestation Skrydstrup med udgangen af august måned d.å..

Aarvig er født i København og blev som værnepligtig indkaldt til Hærens Flyvertropper i 1945. Han har således været tjenstgørende i hele flyvevåbnets opbygningsperiode efter 2. verdenskrig.

Han gennemgik Flyvemekanikerskolen i 1947 og har derefter som flytekniker forrettet tjeneste på mange flytyper og tekniske niveauer på flyvestationerne Karup, Aalborg og Skrydstrup.

Fra 16 Marts 1959 har han været tjenstgørende ved Flyvestation Skrydstrup, hvortil han ankom sammen med HUNTER-eskadrille, ESK 724.

Han er et menneske med mange interesser, og hans engagement i de områder, han - såvel tjenstligt som privat - har beskæftiget sig med, har været af meget høj standard.

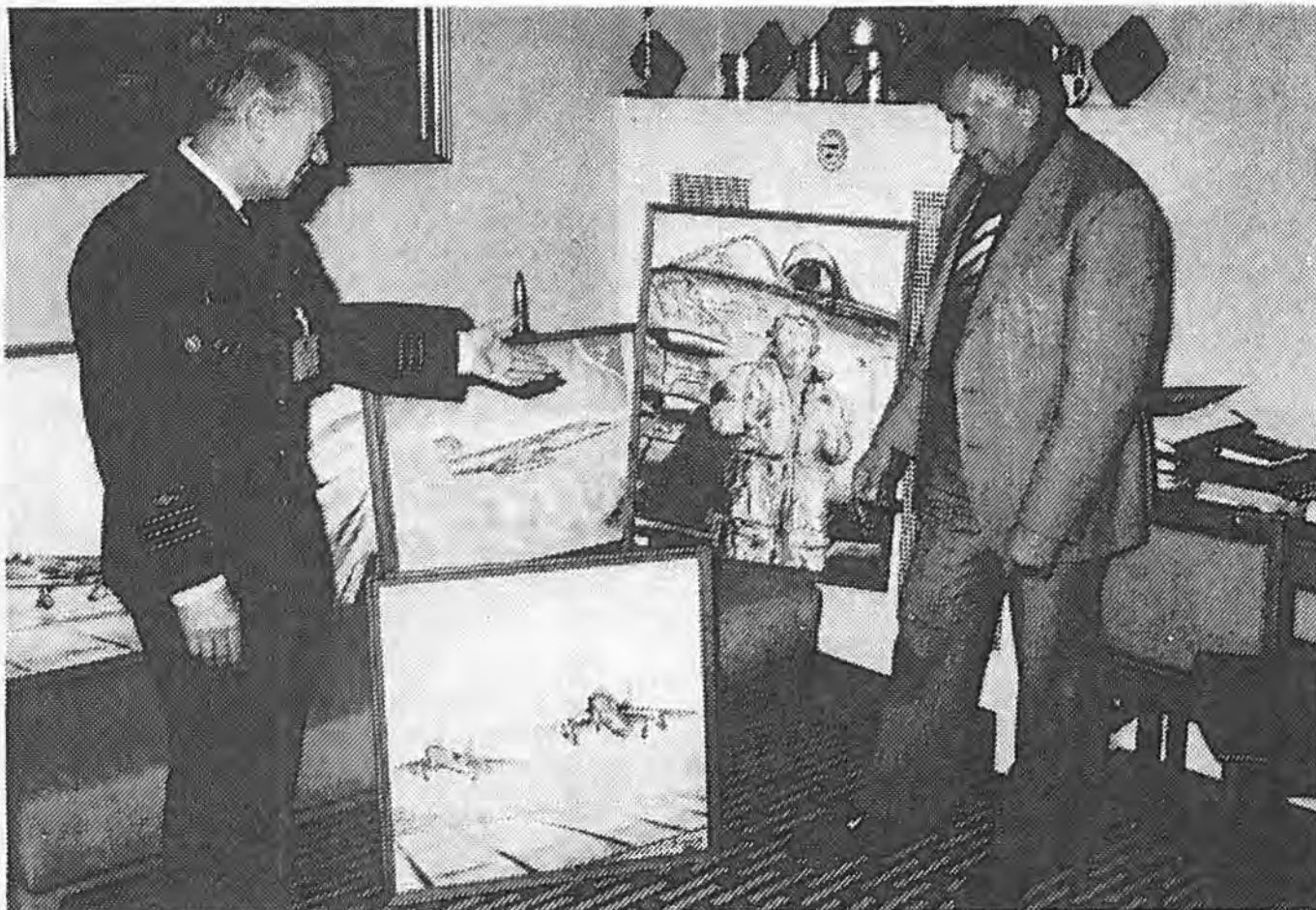
Hans retlinede karakter, muntre væsen, smittende humør og arbejdsindsats er egenskaber, som bevirker, at han vil blive savnet på flyvestationen. Han er kendt i vide kredse i flyvevåbnet.



*Aarvig fik sat sig et varigt minde på Flyvestation Skrydstrup, idet en P-plads i F-16 værkstedsområdet blev navngivet efter ham. Her ses han i færd med selv at sætte skiltet på plads.*

★ ★ ★

Han har haft den lykke i sit lange tjenesteforløb at kunne forene sin store interesse for flyvning og flyvemaskiner med sit arbejde. Denne interesse har da også medført, at han bl.a. har erhvervet civilt flyvecertifikat. Interessen for flyvning har han også udnyttet i sine anlæg for male- og tegnekunsten. Han har således malet og tegnet adskillige flyvemaskintyper, som dels tidligere har været udstillet på flyvestationen, dels har været anvendt til undervisningsbrug ved uddannelse af flyteknikere i flyvevåbnets første år, hvor undervisningsmateriel kunne være en mangelvare.



*MJ Aarvig overrækker sin gave til OASS L.A.T. Ege.*

Ved sin afgang fra flyvevåbnet den 31 August 1984, besluttede major E.A. Aarvig, at skænke 15 af sine egenhændigt udførte malerier, pasteller m.v. til det kommende Danmarks Flyvemuseum, idet de valgte motiver alle havde med flyvning at gøre.

Den 19 August blev der arrangeret en udstilling af billederne i Officersmes- sen på Flyvestation Skrydstrup, hvor den daværende Stationschef, oberst B.V. Larsen, modtog gaven på flyvemuseets vegne. Samlingen var derefter ud- stillet i tre uger på Vojens Rådhus, hvor de vakte megen opmærksomhed.

Den 6 November ankom major Aarvig ledsaget af kaptajn V.F. Vind til For- svarskommandoen, nærmere betegnet Flyvevåbnets historiske Samling på "Hen- riksholm", medbringende malerierne. Her takkede samlingens leder, overassi- stent L.A.T. Ege, på museumsbestyrelsens vegne og lovede at tage god vare på den fine gave, indtil der engang kan arrangeres en permanent udstilling på Danmarks Flyvemuseum. Billederne, der alle er i glas og ramme, fortjener at blive set af et stort publikum, og man må derfor håbe på, at museet snart bliver en realitet.

★ ★ ★

# FIKS - Forsvarets integrerede kommunikationssystem

Der er nu forløbet godt fire måneder, siden CH/FMK ved en mindre højtidelighed i FKO, 2 APR 1984, overdrog FIKS til CH/FST og dermed til forsvaret. Hermed var FIKS operativt som forsvarets primære kommunikationssystem, og det er derfor rimeligt nu at gøre status for driften i den forløbne periode.

Som bekendt er FIKS teknisk set et meget kompliceret edb-styret kommunikationssystem, som er udviklet ved anvendelse af helt ny teknologi. Det er derfor også klart, at et sådant system ikke kan forventes taget i operativ anvendelse fra den ene dag til den anden, uden at der opstår signaloperative og tekniske problemer. Der har, siden FIKS blev erklæret operativt, været adskillige sådanne problemer, men ved løbende at behandle problemerne, er situationen til stadighed blevet forbedret. Dette skyldes ikke mindst den dygtige og entusiastiske indsats fra alt involveret personel, samt den udmærkede konsulentbistand, som er ydet af det nu konkursramte firma Christian Rovsing A/S igennem hele implementeringsperioden.

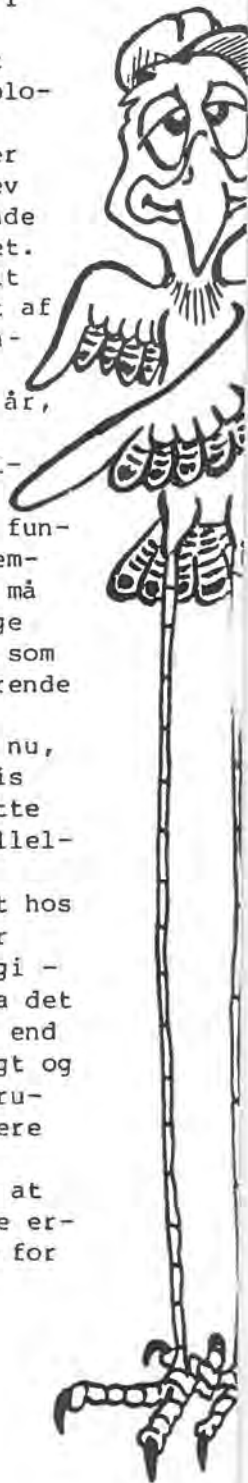
Erfaringer fra udlandet viser, at der nemt kan gå indtil flere år, før alle vanskeligheder er overvundet. En sammenligning med udlandet synes imidlertid at vise, at vi er nået meget langt i forhold til tilsvarende udenlandske systemer.

Ved at betragte systemet i dag, kan det konstateres, at det nu fungerer systemmæssigt tilfredsstillende. Netværket er stabilt, og systemkontrolcentre og automatiserede commcentre fungerer så godt, som det må kunne forventes på nuværende tidspunkt. Til gengæld er der forskellige uløste problemer indenfor reservedels- og vedligeholdelsesområderne, som skal afklares, ligesom der fortsat er visse tekniske problemer vedrørende enkelte terminaltyper, som skal løses.

Fra implementeringen af FIKS blev indledt 9 MAJ 1983 og indtil nu, er der trukket store veksler på personalet. Dette skyldes naturligvis i hovedsagen belastningen af personalet i den periode, hvor FIKS måtte betjenes sideløbende med de hidtidige fjernskriverforbindelser (parallel driftsperioden).

Det ser ud til, at FIKS i almindelighed er blevet godt modtaget hos brugerne. Naturligvis er det bekendt, at brugerne har været udsat for mange vanskeligheder. Det er jo med FIKS som med al anden ny teknologi - det er vanskeligt at kapere, og det er vanskeligt at omstille sig fra det vante til noget helt nyt. Signalkopierne ser pludselig anderledes ud end sædvanligt. Der pålægges nye opgaver, og der vendes op og ned på mangt og meget. Det er FST håb, at der snarest muligt kan løses så mange af brugernes problemer som muligt, således at FIKS kan bringes til at fungere efter hensigten.

FST appellerer til alt involveret personel på alle niveauer om at vise tålmodighed, at arbejde positivt med systemet, og bidrage med de erfaringer, som den enkelte måtte ligge inde med, til gavn, ikke alene for den enkelte bruger, men for hele forsvaret.

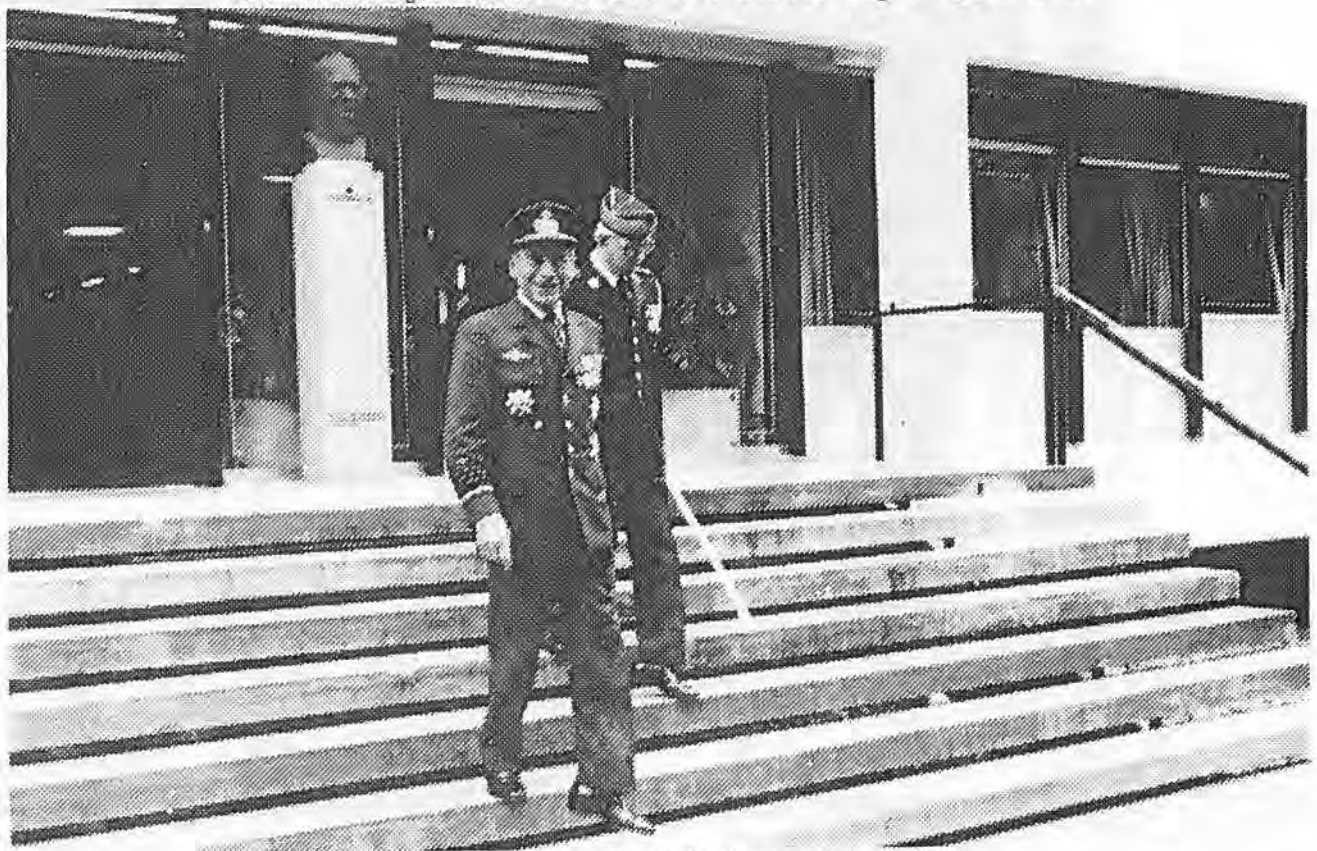




## Forsvarschefskifte, 1 OKT 1984.



*Forsvarschefen ankommer til sin sidste dag i tjenesten.*



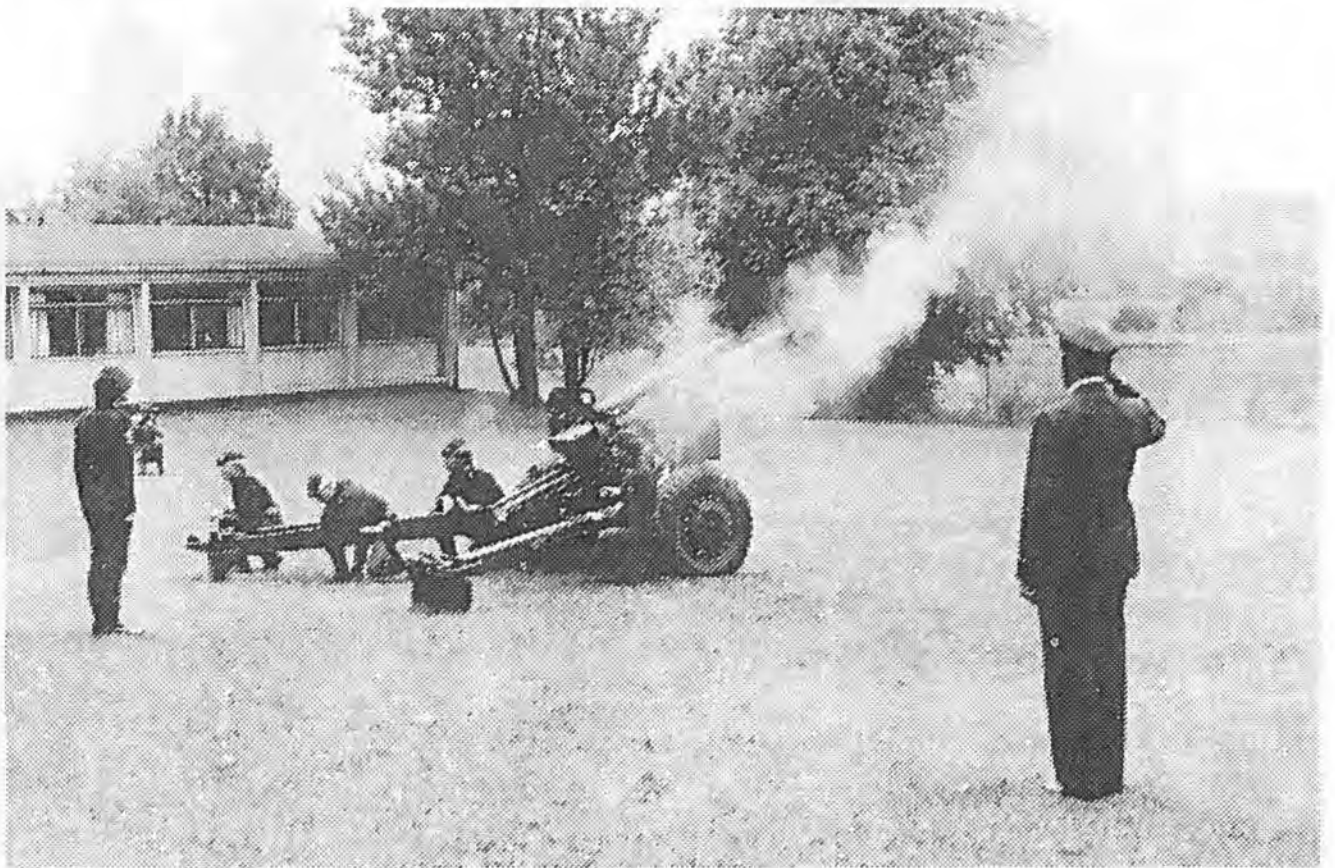
*På vej til afskedsparaden.*



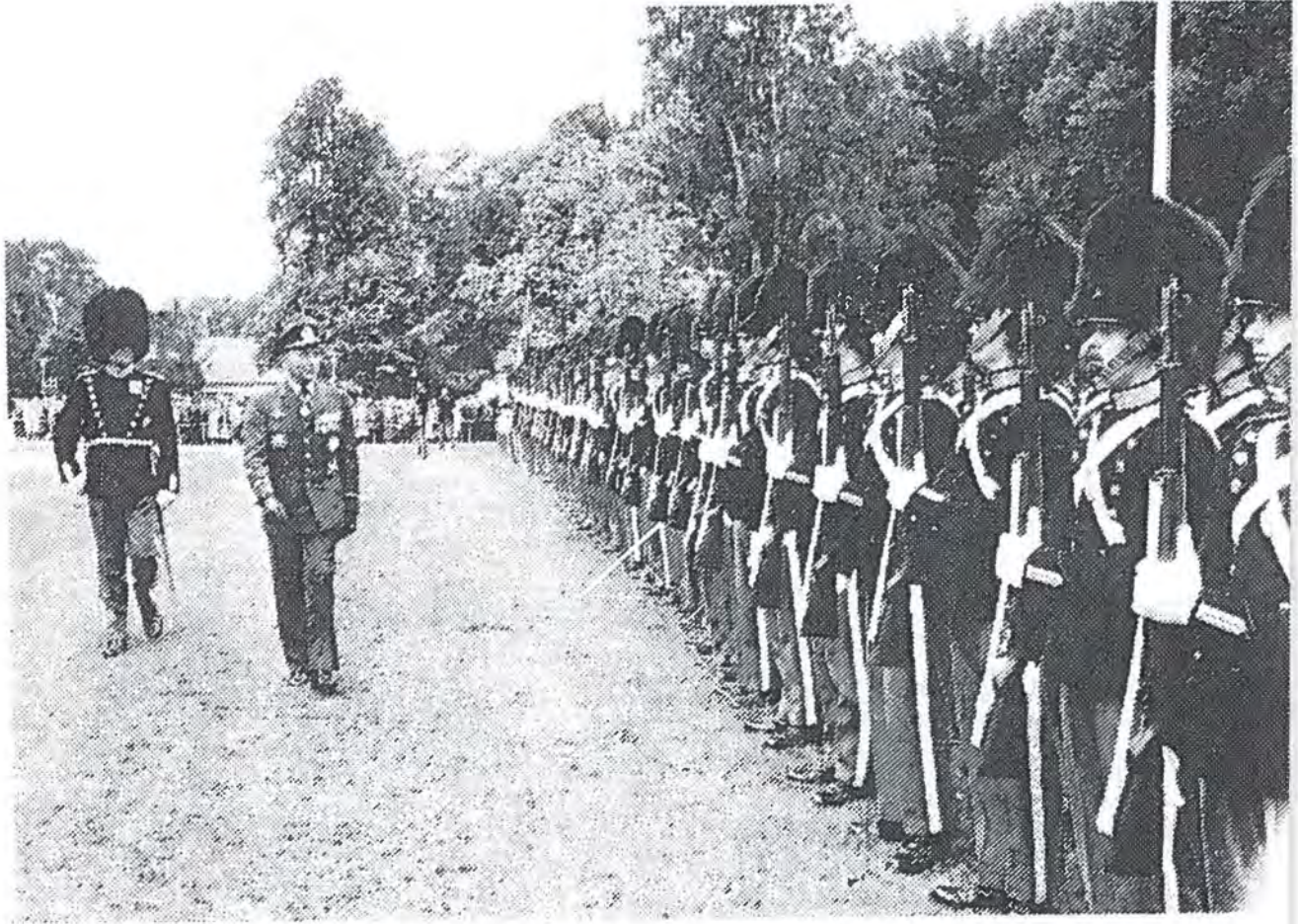
*Værnernes ældste officer på vej til afskedsparaden.*



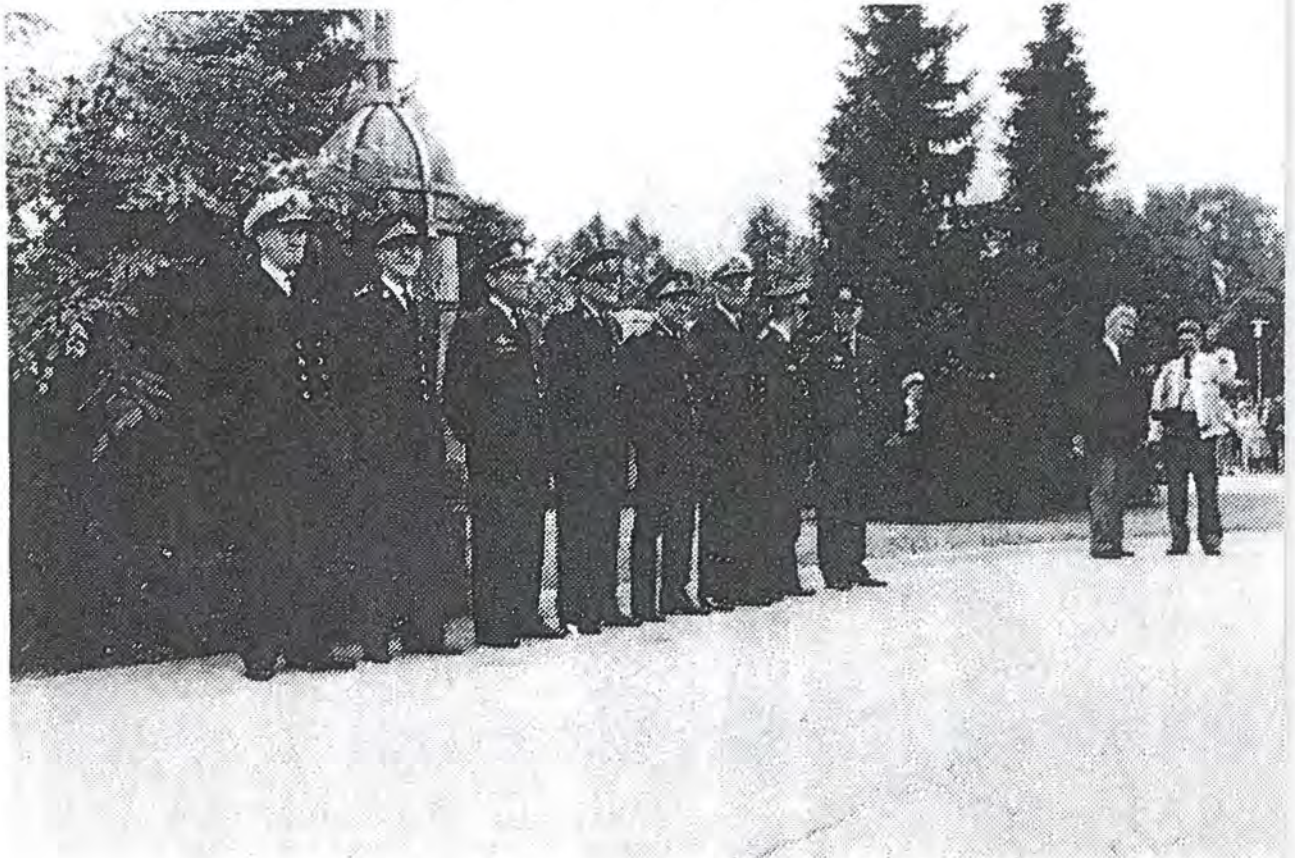
*På vej til minelæggeren "Møen".*



*Æressalut.*

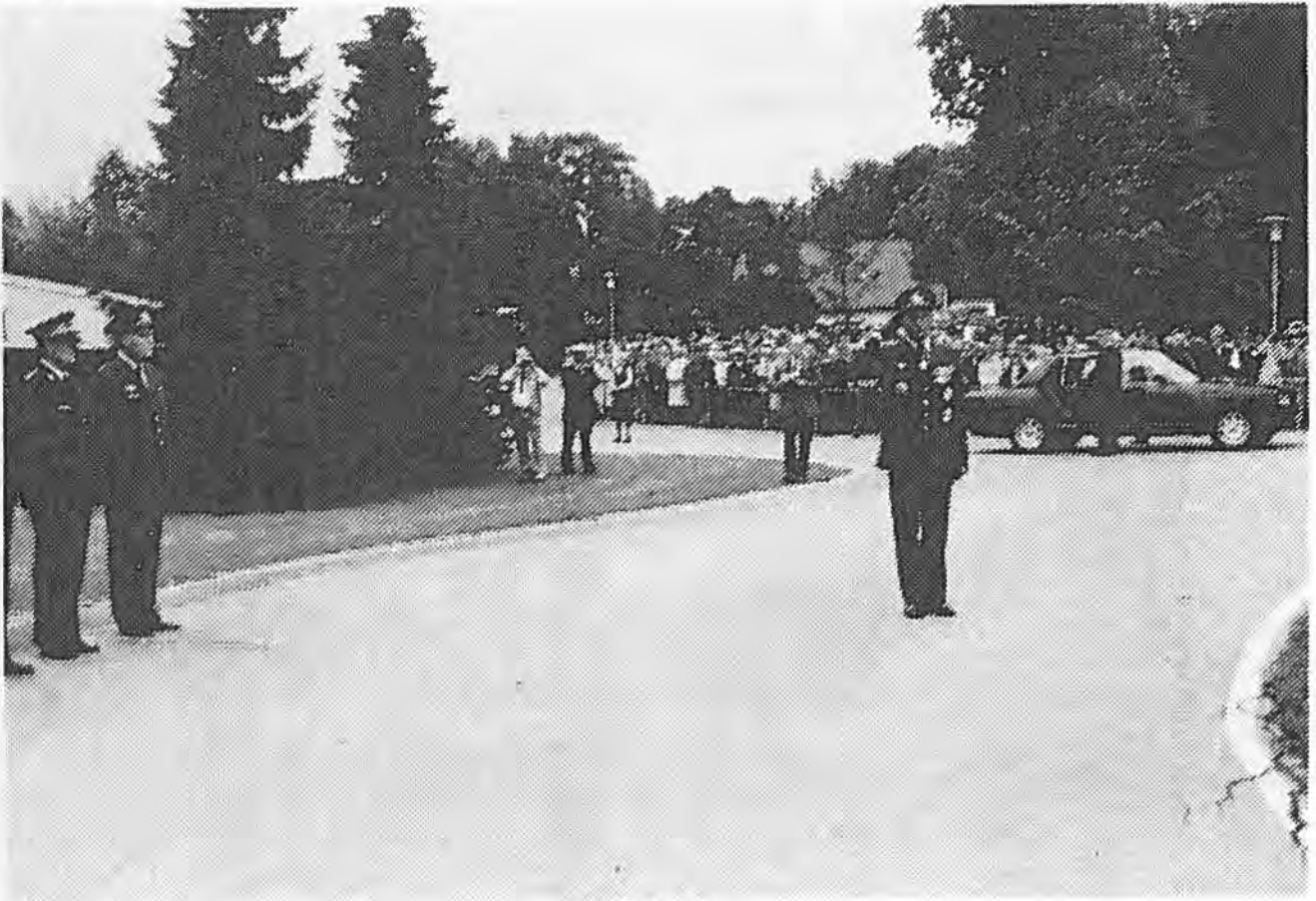


*Æreskompagni inspiceres.*



*Fagstabs- og Værnschefer ved afskedsparaden.*

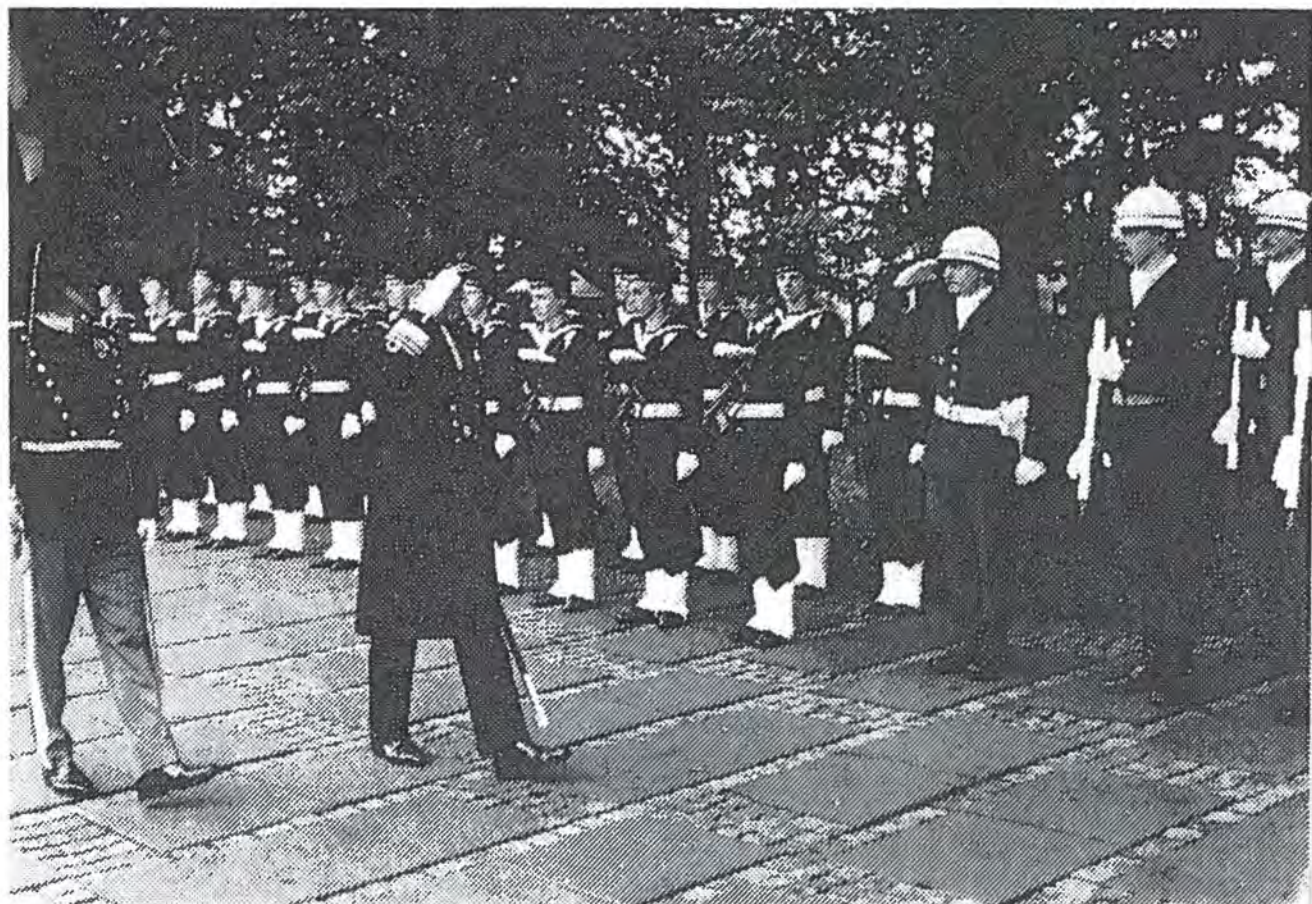
★ ★ ★



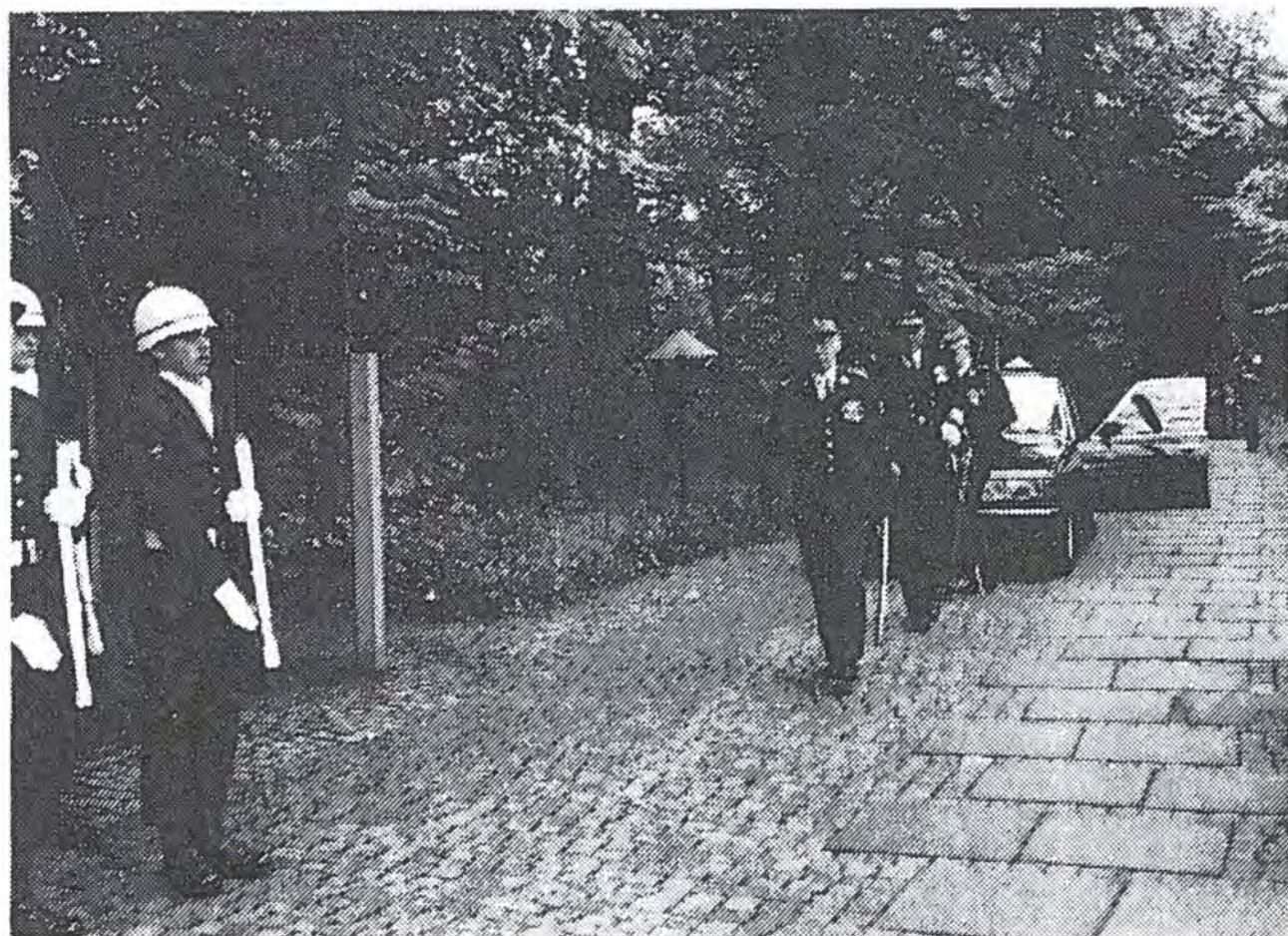
*Afslutning.*



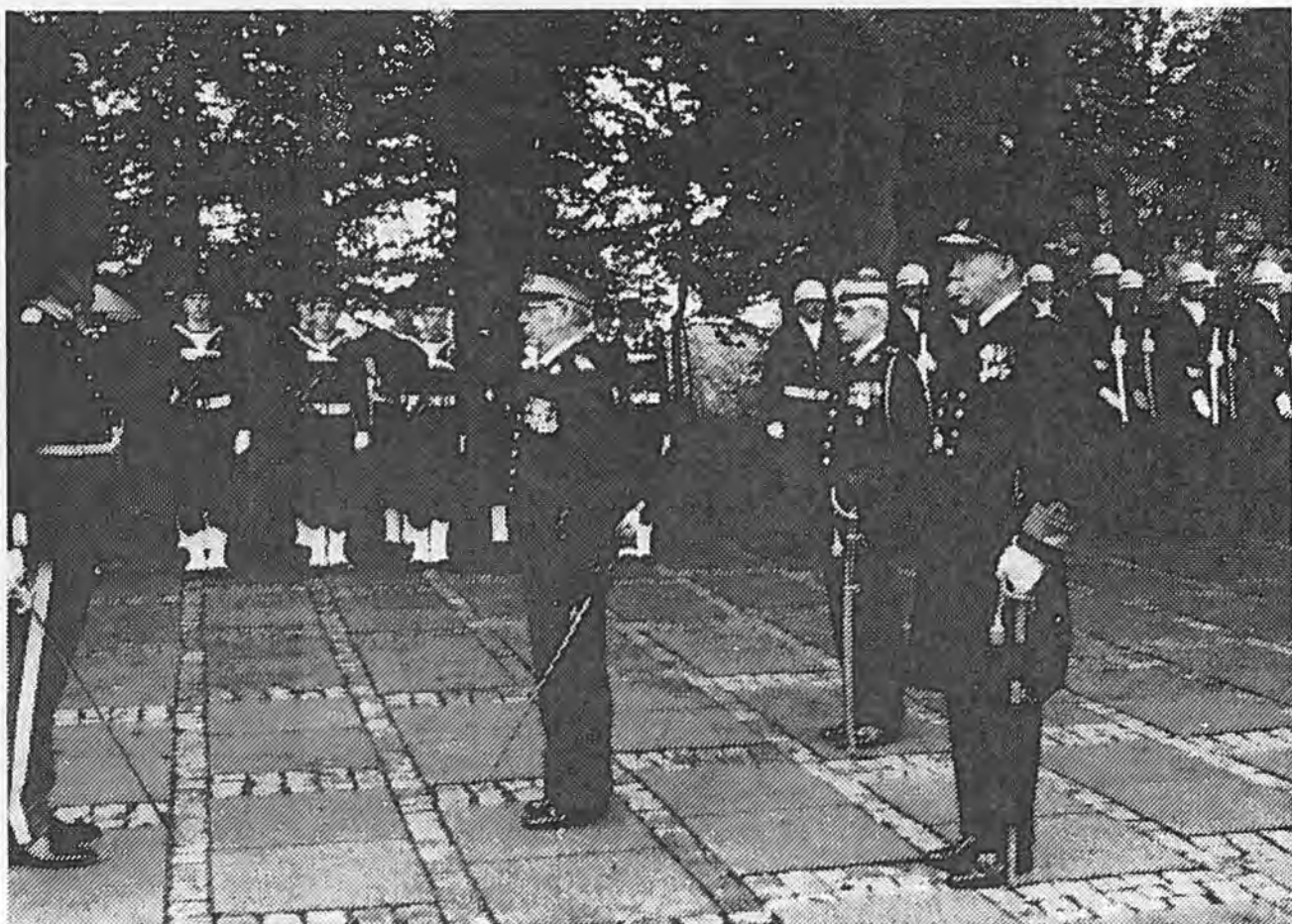
*Farvel.*



*Forsvarsstabens Stabschef inspicerer æreskommandoet.*



*Den nye Forsvarschef ankommer.*



*Forsvarshefen modtager æreskommandoet.*



*Forsvarshefen inspicerer musikkorpset.*

★ ★ ★



*Forsvarschefen og Stabschefen.*



*Den nye Forsvarschef på sit kontor.*

★ ★ ★



## Jobkampagne på Flyvestation Skrydstrup.

Værnepligtige fra Februar-holdet 1984 på Flyvestation Skrydstrup har haft stor succes med en jobsøgningskampagne. De fleste af det ca. 50 mand store hold, der blev hjemsendt med udgangen af oktober måned, havde fået arbejde da de igen trådte ud i det civile liv.

I forbindelse med job-aktionen gennemførte de menige en mindre annonce-kampagne, udsendte en job-avis, hvor de menige, som ville stå uden arbejde efter hjemsendelsen, præsenterede sig selv med fotos, beskrivelse af tidligere beskæftigelse/uddannelse, ønsker om fremtidige job m.v..

Derudover fik job-aktionen en fin pressemæssig dækning i den lokale dags-presse samt omtale såvel i TV-SYD som Radio-SYD.

*Jyske Tidende 6/10-84*  
**Skrydstrups flyver-  
soldater »til salg«**

*Vestkysten 26/10-84*  
**Deres job-aktion  
gav flot resultat**

*Et hold værnepligtige på flyvestation Skrydstrup har heldigt markedsført sig selv i samlet aktion*

*Jyske Tidende 26/10-84*  
**Meniges job-aktion succes, men:  
Otte ud af 60 har  
ikke fået arbejde**

*Vestkysten 27/10-84*  
**60 værnepligtige ud i det civile  
Vi blev modnet -  
og selvstændige**

# JOB-AVISEN



Navn..... : Flemming Lindgaard.  
Alder..... : 20 år.  
Adresse... : Rosenvej 16, Tulstrup 7400 Hillerød.  
Telefon... : 02-286575  
Uddannelse : Fleinsmed.  
Andre kvalifikationer :

Arbejdsde for indtjaldelsen som : Fleinsmed.

Stillinge : Grænthandler, Fleinsmed.  
Job ansie/r : Udland, off-shore (Fleinsmed på boreplatform).  
Landsdel/område ansie : Overalt i verden.

★ ★ ★

## Våbenskjold, Flyvestation Tirstrup.



Flyvestation Tirstrup:

Blasonering af skjoldet: I rødt felt et guld kronhjortetrofæ.

Motivering: Som våbenfigur er valgt et hjortetrofæ for derved at markere flyvestationens beliggenhed på Djursland, hvis navn refererer til dyr og i hvis Sønder Herreds segl indgår to hjortedyr.

Båndet bærer devisen: QUI OFFENDERIT FERIETUR (Den der kommer for nær stanges) og enhedsbetegnelsen FSNTIR.

