

Draken Team Karup



DTK NYT 2019-01



DRAKEN KUR 2019

Så blev der taget hul på 2019. Vi havde kaldt til samling, lørdag den 19. januar klokken 12 i Hangar I. Draken Kuren - som det drejede sig om - ser ud til at have bidt sig fast, som den begivenhed man som medlem af Draken Team, simpelt hen må deltage i. Ikke mindre end 33 personer mødte op for at byde den nye sæson velkommen. Vi er lidt stolte over at have fundet et koncept, som vore

medlemmer sætter så stor pris på, at de er villige til at rykke en lørdag ud af kalenderen for at tilbringe den sammen med os, over en god frokost i hyggelige omgivelser. Vi må vist endnu en gang lette på hatten for Michael og hans evne til at ramme plet med sine forslag til events. Dagen blev - sædvanen tro - meget hyggelig, med masser af snak, gode historier og godt fællesskab. Der blev mulighed for at gå lidt mere i detaljer med årets program, Glenn fik mulighed for at vise designforslag til en eventuel kommende T-shirt og der blev set på forslag til en ny Cap. Inden vi fik set os om, var klokken blevet 16, og det var så småt blevet tid til at drage hver til sit. Stor tak til alle deltagerne for endnu en super god dag i jeres selskab.

RENOVERING AF COCKPIT



Som det vil være de fleste af jer bekendt, låner vi af og til et Draken Cockpit ved Museet i Gedhus. Det tager vi med os ud, når det ikke er muligt, at få et fly med ud til en begivenhed. Cockpittet er et godt blikfang, som appellerer til drenge i alle aldre og størrelser, og som har skaffet os mange besøgende på vores stand, når vi er på tur. Det kan ikke undgås, at de mange ind- og udstigninger af cockpittet, både når vi låner det med ud, og ligeledes hjemme på museet med de mange besøgende, sætter

sine spor. Derfor besluttede vi sidste efterår, at vi hen over vinteren ville renovere cockpittet samt lave et par forandringer på det som tak, fordi vi altid - og uden diskussion - kan låne det med ud, når vi har brug for det. Som sagt - så gjort. Vi tog cockpittet over på værkstedet i FLYHIS, demonterede canopy, sæde, instrumentpanel og alle sidepaneler. Derefter gik vi så i gang med





rengøring af selve cockpittet, rengøring af alle paneler og ruder; rengøring af sæde mm. Der er blevet installeret lyd, således at et tryk på den rigtige startknop starter en lydsekvens optaget under en rigtig opstart. Der arbejdes for øjeblikket med at montere en skærm ved Head - Up displayet, således at der kan ses rigtige

flyvesekvenser i cockpittet. Siderne er blevet forlænget, der er lavet en rigtig inddækning bag på, udformet som et skab med to adgangslåger og rigtige hylder indvendigt. Endelig har vi været ved produkthandleren i Bjergringbro for at demontere selve kamerastativet fra en fotonæse. Dette stativ er efterfølgende blevet tilpasset og monteret i



cockpittets næse og det skal senere fyldes op med kameraer. Selve cockpittet er for øjeblikket i hænderne på vores maler, som er i gang med en fuldstændig afslibning. Når den er afsluttet skal det grundes og males op på ny, så det kommer til at stå som nyt. Til slut bliver der monteret nye kokarder og et nyt eskadrillemærke. Der er allerede bud efter cockpittet i år, første gang til "Mandemesse" i Aulum den 28. april og senere til Åben Hus arrangement på Sindal Flyveplads den 10. august.

KLARGØRING AF AR-109

Siden sidste efterår har vi haft et hold teknikere i gang med at gøre AR-109 klar til at komme på museum i Stauning. Holdet, der har været under ledelse af John Schneider, har blandt andet haft canopy 'et demonteret, sædet ude og HUD' en ude, for at gøre cockpit og ruder rene. Der er repareret diverse skrammer, fastgjort formationslys, sealed hvor der manglede sealing, isat diverse

manglende skruer og bolte, tilpasset lemme og tappet diverse væsker af, monteret nye forkanter på luftindtagene samt monteret nye kokarder og et nyt eskadrilleskjold. Derefter er flyet blevet pletmalet, så det nu fremstår, som lige efter det gik ud af aktiv tjeneste. AR-109 har i en årrække fungeret som undervisningsobjekt ved flymekanikeruddannelsen ved AFTC. Tiden er løbet fra flyet i relation til uddannelse og det store ønske ved skolen, er da også at kunne få tildelt et af de udfasede F-16 fly. Vi håber - for uddannelsens skyld - at det må lykkes. Nogle af jer tænker nok: Hvorfor skal AR-109 flyttes til Stauning, der står jo i forvejen A-009? Forklaringen er meget enkel. Museet har en restaureret RF-84 stående, monteret med kameraer. Ved siden af flyet står der en fotobus, der blev anvendt ved filmprocessing, på den anden side af bussen står A-009. Ved at bytte den sidste ud med AR-109, bliver der pludseligt et hjørne, der viser lidt af historien om fotorekognoscering gennem årene i Det Danske Flyvevåben. Denne udstilling kan eventuelt udbygges med diverse plancher og foto eksempler, når - og hvis der skulle blive plads til det. Desuden har AR-109 en speciel historie, idet flyet var det første der blev WDNS (Weapons Delivery and Navigation System) modificeret. AR-109 gik i det daglige under kælenavnet "Guldfuglen" (vi mener, at det er det absolut dyreste Draken fly i Flyvevåbnet). Endelig og heller ikke uvæsentligt, giver det Draken Team Karup mulighed for at præsentere Draken i alle tre varianter til Danish Airshow 2020. Vi har arbejdet med planen det sidste års tid og har heldigvis kun mødt stor velvilje, både fra museets og fra FLYHIS' side, så nu skal planen sættes i værk. Vi har tidligere fået Bent Lauersen fra museet til at inspicere AR-109 og komme med en liste over de ting som han syntes skulle foretages inden ombytningen. Det er så de reparationer, der har pågået hen over efteråret og vinteren.

PLANLÆGNING

Da vi jo var fuldstændig på det rene med, at en ombytning af de to fly krævede lidt mere end bare at klø sig i nakken og udstede en kommando, stod det lysende klart, at der skulle udarbejdes en detaljeret plan for operationen. Altså startede vi med at sende en delegation på 5 mand til museet lørdag den 26. januar. Opgaven lød på, at finde ud af, hvor mange andre fly der skulle flyttes ud fra udstillingen for at skaffe plads nok til at lave ombytningen. Derefter skulle de finde ud af, om der kunne skaffes plads nok til at foretage de arbejder, der var nødvendige på A-009, inden vi kunne flytte den. Vi var indstillede på at alle udvendige våben, tanke og balke samt special pylons skulle demonteres. Derefter skulle yder deltaerne demonteres, ellers ville det ikke være muligt at få A-009 udenfor. Delegationen nåede den konklusion, at to fly skulle flyttes udenfor og der skulle skubbes lidt rundt på et par af de andre fly samt foldes en vinge på et enkelt fly, før det ville være muligt at udføre operationen. FLYHIS gik i gang med at skaffe kraner, langvogn og køretilladelser fra Politiet, vi andre gik i gang med at finde det nødvendige jordudstyr, hjælpeværktøjer og nødvendigt håndværktøj frem samt med at få lavet en egentlig plan.

FØRSTE SKRIDT

Lørdag den 16. februar blev det første skridt taget med at klargøre A-009 til flytning. 17 personer fra Draken Team Karup + et par stykker af Flymuseets faste stab mødte op på museet klokken 9. Vi havde i forvejen - med velvillig assistance fra JMTO - fået vores tunge jordudstyr og hjælpegrej samt



yderdeltaerne til AR-109 bragt til Stauning. Vi startede med en kop kaffe og et rundstykke, imens blev planen for dagens arbejde gennemgået, og der blev sat navne på de enkelte opgaver. Nogle af os gik i gang med at få A-009 til at stå rigtigt på benene. For at forhindre



at flyet over tid synker sammen på grund af luftlækage i støddæmperne, havde museet monteret en støtteplade på hvert ben. For at muliggøre en demontering af disse støtteplader skulle der først fyldes mere tryk på benene for at få flyet til at løfte sig. Så blev støttepladerne demonteret, hvorefter vi atter lukkede luft ud af benene, for at få

flyet til at sænke sig. Det skulle jo også være muligt at få flyets halefinne ud



under spærene og planerne på "Catalinaen", som ikke kan flyttes. Imens denne operation pågik, var et andet hold i gang med at skubbe de udstillede fly til side, så der kunne dannes en vej, bred nok til at få A-009 ned til porten i museet. Flyet var udstillet med 2 stk. 500 lbs. bomber og to stk. Side-Winder missiler, disse skulle

demonteres som det første, idet de senere skulle genmonteres på AR-109, når den var flyttet på plads. I mangel af en TLT, valgte vi at benytte en almindelig palleløfter med et antal paller oven på, så vi kunne understøtte bomberne forsvarligt, inden bombelåsene blev åbnet. Bomberne blev



derefter løftet fra pallerne ned på gulvet med en gaffeltruck. Missilerne blev demonteret ved håndkraft, de var ikke tungere end 3 mand kunne løfte dem og missilskinnerne ned på gulvet. Klokken nærmede sig middag, men vi skulle lige have de 6 våbenbalke og de to ECM Pods demonteret inden spisning. Efter en lille

"Stadionanretning" (pølser & brød + en øl) var det tilbage til arbejdet. Nu var det blevet tid for demontering af droptanke og de tilhørende tankbalke. Alt imens dette foregik, var en gruppe i gang med at gøre klar til demontering af yderdeltaerne. Ved demontering af disse, var vi også nødt til at gå lidt utraditionelt til værks. Vi plejer at anvende en gaffeltruck eller en kran til at løfte yderdeltaerne væk fra flyet, dette var ikke muligt denne gang på grund af den



trange plads, altså måtte pallerne og palleløfteren atter på arbejde sammen med en masse "mænd" til at løfte og støtte de u håndterlige vingedele. Operationen lykkedes med kun en enkelt klemt finger under vejs, ellers gik det forbavsende godt. Med hensyn til fingeren, så sad den monteret på vores pensionerede læge, og han mente be-

stemt, at han trods skaden, var udenfor livsfare, så vi kunne alle tage det ganske roligt og fortsætte projektet. Tilbage af dagens arbejde var nu kun at rydde op, få samlet de ting vi ikke mere skulle bruge sammen og få dem med hjem. Som det sidste besluttede vi, at skubbe flyet ned i nærheden af museets port, for at dette kunne gøres, var det nødvendigt at "folde" venstre plan på museets "Firefly" hen langs kroppen så vi kunne komme forbi med A-009. Michael fortalte, at der skulle mindst 7 mand til at udføre manøvren, og at vi skulle være meget forsigtige ikke at blive klemt. Efter åbning af låsen, skubbete alle mand opad / bagud, da vingen nåede 45 grader tog tyngdekraften over, så nu skulle der holdes kraftigt imod, medens vingen bevægede sig de sidste 45 grader bagud. Manøvren lykkedes uden skader på folk, fæ og materiel og A-009 havde nu fri passage. Herefter tog vi alle hjem.



OMBYTNING

Ombytningen af de to fly var programsat til tirsdag den 19. februar. På denne dato skulle alt gå op i en højere enhed. Der skulle være en kran på Karup til at læsse den nyvaskede AR-109 på langvognen og læsse A-009 af den samme langvogn, når den returnerede fra Stauning. Der skulle være en kran i Stauning

til at aflæsse AR-109 når langvognen arriverede samt læsse A-009 så den kunne køres tilbage til Karup. Endelig skulle Knud og Sigurd være ledige til at forestå operationen, et absolut forlangende fra museet. For øvrigt et forlangende som vi i DTK hellere end gerne ville imødekomme, da disse to personer er de



mest erfarne i den slags operationer. Vi - der ikke skulle deltage i selve transporten kørte til Stauning om morgenen, der var jo stadigvæk et par fly og et observationstårn der skulle flyttes udenfor, da de blokerede adgangen til porten. Efter en hurtig kop kaffe og et rundstykke, gik vi i gang. Vi nåede knap nok at røre flyene før kranvognen ankom, så nu skulle der til at ske noget. En telefonsamtale med transport-

8 Hjælp til med at bevare gamle Draken fly fra Flyvevåbnet 22. april 2019



holdet sandsynliggjorde deres ankomst lige omkring middag, så vi gik i gang. Ved hjælp af en gaffeltruck fik vi forsigtigt listet observationstårnet ud i det fri, derefter kom turen til museets F-100. Flyet stod selvfølgelig med siden vendt mod porten, og skulle derfor vendes 90 grader for at komme ud. Det var ikke nogen nem opgave, da flyet er tungt og det var

ikke muligt at benytte en bugseringstraktor på grund af den meget begrænsede plads rundt om flyet. Vi måtte altså skubbe og trække flyet 90 grader rundt og ud gennem porten med kun 10 cm mellem portåbning og plantip i begge sider. Udenfor blev der koblet en traktor foran, og flyet kunne nu rulles væk, så det ikke ville være



i vejen for det videre arbejde. Anderledes nemt gik det med F-104 flyet, der jo ikke har nær så stort et vingefang, den blev rullet ud og trukket væk, A-009 blev herefter trukket helt frem til portåbningen. En ny telefonsamtale med transportholdet fortalte, at nu var de lige på trapperne, hvorfor vi besluttede at spise frokost straks ved deres ankomst. Umiddelbart efter

frokosten blev AR-109 læsset af langvognen og stillet foran porten, derefter blev

A-009 rullet udenfor hvorefter der blev afholdt en mindre fotosession med de to fly "side by side". Der blev også mulighed for at få taget nogle billeder af J.K. Lauritsen (sidste klarmelder på AR-109) sammen med hans fly. A-009 blev herefter læsset på langvognen, surret fast og hjemturen påbegyndt. Resten af os fik skubbet AR-109 ind på pladsen, hvor A-009 før havde stået. Vi fik monteret yderdeltaerne med nogle få bolte, vi fik kørt de to andre fly og observationstårnet ind på plads, drejet vingen på "Firefly" en" ned på plads - stadigvæk uden uheld - og så var der kun tilbage, at overrække nøglen til AR-109 til Bent fra museet. Vi kørte derefter hjem efter at have lavet en aftale om at komme tilbage for at færdiggøre det "nye" fly til udstilling.

AR-109 - FÆRDIGGØRELSE

Lørdag den 9. marts var der dømt "Store Oprydningsdag" i Shelter 152. Vi havde imidlertid besluttet, at flytte aktiviteterne til Stauning. Da vores shelter ser helt pæn ud ovenpå vinteren syntes vi, at vi langt hellere ville bruge nogle kræfter



på færdiggørelse af AR-109, samt give museet en hjælpende hånd med at tørre støv af de udstillede fly, så de kunne tage sig godt ud, når museet åbnede dørene for en ny sæson. Der skulle monteres nye hjul, de gamle var malet røde, fordi der er revner i fælgene som gør dem uegnede til flyvning. Som det fremgår af billedet, udførtes arbejdet af to garvede eskadrille teknikere i

indbyrdes god forståelse fra henholdsvis ESK 725 og ESK 729. Der skulle monteres afstandsstykker på hovedunderstellet for at forhindre, at støddæmperne synker sammen over tid. Der skulle monteres flere bolte i samlingerne mellem yderdeltaerne og indervingerne i begge sider. Der skulle monteres dækplader over vingesamlingerne. Der skulle monteres 6 våbenbalke og 2 tankbalke, Der skulle monteres 2 droptanke. Der skulle monteres 2 ECM Pylons og flyet skulle "oplades" med bomber og missiler. Som det sidste skulle også pitotrøret monteres. Tilbage var så kun optælling af værktøj, almindelig oprydning, gulvvask, re-etablering af de flyttede udstillingsmontrer samt tilbagestilling af de fly, vi indledningsvis havde flyttet for at skaffe plads til ombygningen.

AR-109 - AFSLUTNING

Onsdag den 17. april tog vi endnu en gang til Stauning. Der var stadigvæk et par hængepartier, vi skulle have rettet op på. Der skulle eftermonteres et antal



skruer forskellige steder. Det nederste af understelbenene skulle rengøres. Vi skulle have monteret en anden ECM pylon i venstre side, den vi havde derne fra A-009 passede ikke. Vi skulle have lavet lidt malerarbejde, der var et par steder der skulle plettes. Når disse små nusserier var lavet manglede vi kun at montere kameraer i næsen på flyet samt at polere oversiden. Vi venter stadig

på kameraerne, som skal ankomme fra Skrydstrup. Det vil altså sige, at vi - efter endnu en tur til Stauning senere på året - kan erklære "Mission Completed", det bliver en god dag. Jeg vil gerne her benytte lejligheden til at sige tak til alle jer, der har deltaget i projektets forskellige faser. Uden jeres hjælp, havde gennemførelsen af ombygningen af de to fly været meget besværlig, tak for hjælpen.

ARRANGEMENTSKALENDER 2019

Mandemesse: Mandemessen afholdes ligesom sidste år i Aulum, søndag den 28. april. Her kan I møde os og det nyrenoverede cockpit i messens åbningstid. Vi ser frem til at lufte den nyrenoverede "skønhed" for første gang.

Foreningsudflugt: Fredag den 24. maj til søndag den 26. maj. Yderligere oplysninger om udflugten tilgår de tilmeldte i fornødent omfang. Der er tilmeldt i alt 14 personer til årets udflugt.

Åben Hus, Sindal Flyveplads: Vi er i år blevet inviteret til at deltage i et Åben Hus arrangement på Sindal Flyveplads i Nordjylland, lørdag den 10. august. Det har vi sagt ja tak til, så hvis I har lyst, er jeg sikker på, at I vil være meget velkomne på dagen. Ingen tilmelding nødvendig til arrangementet. Hvis I har lyst til at give os en hånd, hører vi meget gerne fra jer på Mail: f35@draken.dk

Draken Meeting: Lørdag den 31. august. Vi mødes i Hovedvagten klokken 9, hvorefter vi følges ad til AFTC, hvor der er morgenmad og gennemgang af dagens program. Draken Meeting holdes denne gang uden deltagelse af andre. Sidste tilmelding lørdag den 24. august på mail: f35@draken.dk

Generalforsamling: Lørdag den 5. oktober klokken 13 på FLYHIS. Sidste tilmelding lørdag den 28. september på mail: f35@draken.dk

Bestyrelsesformand

John Andersen
Kingsvej 30
7470 Karup

Kasserer

Jørgen Jensen
Jørgen Kroghs vej 36,
7430 Ikast

Teknisk ansvarlig

Bent Pedersen
Blichersvej 26
8800 Viborg

Materielansvarlig

Michael V. D. Sterren
Egebjergvej 3
7800 Skive

Tekniker

Peter Madsen
Linåvænget 6
7451 Sunds

Webmaster

Bent Kjærgaard Skytte
Egeløkkevej 53
7400 Herning

Flyvevåbnets Repræsentant

OL Henrik Schandorff Sørensen

Suppleant

H.C. Jensen
Ahornvej 17
7400 Herning

Suppleant

Mogens Bruun
Dalgas Allé 123
7800 Skive

Suppleant

Jens Schou Christensen
Poppelvej 20
7470 Karup

Suppleant

Børge Johansen
Ericavej 70
7470 Karup

Bankforbindelse

ANDELSKASSEN

Registrering:
5959

Konto:
0001228214

Målsætningen for **DRAKEN TEAM KARUP** er: At skabe og fastholde interessen for Draken flyene: **AT-158**, **AR-113** og **A-009**, således at de kan bevares for eftertiden i flyvedygtig stand, da de udgør en særlig del af Flyvevåbnets historie.

Det er fly, som vi selv har designet efter Flyvevåbnets behov. Blandt andet er det avancerede elektroniske datasystem designet af Flyvevåbnets ingeniører og teknikere. Derfor har flyene stor historisk interesse. Vi kan se af design forløbet med både F-16 og dens nu udpegede afløser F-35, at en sådan gylden mulighed for medindflydelse ikke mere er mulig. Derfor sætter vi en stor ære i at holde vore Draken fly i så god en stand, som det nu en gang er muligt.

Støt os som medlem af
DRAKEN TEAM KARUP.

Medlemskab **200:00 Kr.** pr. år

Hjemmeside <http://www.draken.dk>

Mail: f35@draken.dk

Som medlem får du vores klubblad 3 - 4 gange om året, og du får mulighed for at høre **AT-158** og **AR-113** starte op.

