



DRAKEN TEAM KARUP

DTK NYT 2016-02



A-014 I SIT NYE HJEM

Det har været et travlt forår og forsommer for Draken Team Karup. Perioden har budt på store udfordringer, meget arbejde og en meget stor glæde over de opnåede resultater. Der har været afholdt "Store Oprydningsdag" som mest blev brugt til slutklargøring af A-014. Vi har været på Egholm Gods to gange, første gang leverede vi flyet og fik det indendørs, anden gang fik vi det sat op på den ønskede piedestal og fik sluttet strømmen til, så der nu er lys i cockpittet. Vi har været på foreningsudflugt til Sverige. Vi har været på "Danish Airshow" i Skrydstrup og endelig har vi

A-014

Projekt A-014 er efterhånden vel tilendebragt. Det har været en spændende opgave at arbejde med, den har udfordret os godt og grundigt. Der har været en mængde delopgaver, som er blevet løst på en god måde, delopgaverne er blevet sat i helhed, det færdige resultat er blevet langt bedre, end det dårlige udgangspunkt gav løfter om. Vi har gennem projektets løbetid trukket store veksler på jer - vore medlemmer, I har været overordentlig flinke til at række os en hjælpende hånd, hvilket har betydet, at vi har kunnet aflevere projektet til den lovede tid, ja faktisk tidligere end det første tilsagn vi gav. Jeg vil gerne her sige mange tak til jer alle på hele bestyrelsens vegne, uden jeres hjælp, var vi ikke kommet i mål inden for tidsgrænsen. For Draken Team Karup betyder det også, at vi har fået et par virkeligt gode venner på Egholm Gods, det har stor betydning for os nu, og vil helt sikkert også have det i fremtiden. Den følgende



billedserie viser lidt af forløbet: Billedet her er taget i begyndelsen af februar måned sidste år, umiddelbart efter at vi havde sagt ja til at påtage os opgaven med at restaurere flyet til museums brug. A-014 indgik på daværende tidspunkt i den udendørs udstilling ved museet i Gedhus. Som det fremgår af billedet, var flyet i en elendig forfatning. De mange år uden-dørs i vores fugtige og kolde klima, er direkte ødelæggende for den aluminium flyet er bygget af. Pladen koger op og for-

støver uden reel mulighed for at stoppe ødelæggelserne. Den eneste måde at rette op på skaderne er, at udskifte den angrebne plade. Imidlertid er der i strukturen så mange profiler, at det ikke ville være praktisk muligt, at fremskaffe dem som reservedele. Vi har derfor været nødt til at lave et par nødreparationer, i områder hvor det ikke kan ses.

Billedet her ved siden af er taget 14 dage senere, da var sneen smeltet og det blev pludseligt meget synligt, at flyets tilstand var meget dårlig. Vi blev derfor stærkt i tvivl, om det egentlig var muligt, at restaurere flyet med et fornuftigt resultat. Nu er det sådan, at Draken Team har mange venner på flyvestationen. De to af dem hedder Knud & Sigurd. De to venlige mennesker sørgede for, at flyet blev bragt ud til en va-



skeplads. Her blev det vasket meget grundigt og afrenset for alger, mos, fuglereder og andre ubehageligheder. Efter rengøringen blev flyet kørt i shelter, hvor der blev sat et



tørluftaggregat på, så det kunne tørres rigtigt ud. Først derefter fik vi et retvisende billede af flyets tilstand, og det var bestemt ikke noget at råbe hurra for.

Det blev meget hurtigt klart, at den eneste vej frem ville være, at slibe flyet af, grundmale det og til sidst male det i den rigtige grønne farve. Det ville også betyde, at flyets øvrige bemalinger og markeringer skulle fornyes. Vi har heldigvis alle maskerne til markeringerne, så det ville ikke blive et problem. Slibeholdet gik til arbejdet en weekend i september, hvor der blev arbejdet

igennem. Efterfølgende var der kun lidt finslibning tilbage inden grundmalingen kunne påbegyndes. Da malerarbejdet skulle i gang måtte vi endnu en gang søge kvalificeret hjælp. Heldigvis var hjælpen at finde ved Værkstedsgruppen på FLYHIS, her arbejder nemlig Per Ørum. Han inspicerede det udførte slibearbejde, og kom med nogle tilføjelser og gode råd. Da den sidste slibning var udført, gik Per i gang med malingen. Det viste sig, at det voldte



flere problemer end ventet. Vi var kommet så langt hen på efteråret, at temperaturen begyndte at drille os. Det betød, at der i længere perioder ikke kunne males, og vi kunne bare frustrerede se til, medens tiden gik. I mellemtiden arbejdede vi så med de øvrige opgaver. Jørgen

byggede et komplet instrument panel op ved hjælp af museums instrumenter fra FLYHIS samt vore egne reserve instrumenter. Svend lavede "piloten" der skulle pryde cockpittet, når det engang blev færdigt. Endnu en gang lykkedes det - med hjælp fra vennerne på flyvestationen, at skaffe de nødvendige udrustningsgenstande til formålet. Endelig kom der en periode, hvor det kunne lade sig gøre at grundmale, og flyet skiftede farve til lysegrå. Tidligt på året skiftede flyet endnu en gang farve, denne gang tilbage til den oprindelige grønne. Det var et stort øjeblik da vi for første gang så resultatet af alle vore anstrengelser. Stor tak til dig Per, for det flotte stykke arbejde du har lavet for os. Efter en tid, da malingen var blevet tør, flyttede Knud & Sigurd A-014 ned til os i Shelter 152. Det var nu tid for at lave resten af genopbygningen. Cockpittet skulle "møbleres" med instrumentpanel, lys og pilot, canopy og frontrude skulle poleres op. Det skulle undersøges, om understellet stadigvæk kunne manøvreres efter mere end 20 års stilstand og markeringer skulle males og kokarder klæbes på det nymalede fly.



Vi gik i gang med opgaverne, understellet viste sig at fungere fint og resten af arbejdet var der fin fremdrift i. Vi kunne imidlertid godt bruge nogle flere hænder til alle opgaverne, hvorfor vi konverterede vores normale "Store Oprydningsdag" til en "Store Arbejdsdag", det viste sig at være en god ide. Vi fik sat fotos i luftindtagene så det ser ud til, at der er motor i flyet. Vi fik poleret canopy og frontrude og vi fik poleret hele flyet, vi blev efterhånden klar til at aflevere

flyet på den nye "bopæl". Selve processen med transport og opstilling af A-014 i det nye "hjem" blev planlagt til at skulle foregå i to omgange. Selve transporten skulle foregå den 5. april, så vi læssede flyet på en langvogn dagen før - i øsende regnvejr. Knud og Sigurd havde i forvejen læsset yderdeltaerne, det medfølgende ekstra udstyr og nødvendigt værktøj og hjælpeudstyr på en anden lastvogn med anhænger. Køretøjerne blev parkeret i et



par shelters natten over, og så var vi ellers parate til morgendagens oplevelser. Køreholdene var bestemt, så der var ikke meget at snakke om næste dags morgen, da A-014 forlod Flyvestation Karup for sidste gang. Jeg havde booket en plads i den forreste lastvogn sammen med Lars Søe, og vi var de første til at køre ud gennem vagten. Der skulle helst være lidt afstand mellem de store køretøjer af hensyn til den øvrige trafik. Langvognen med selve flyet skulle følges af to ledsagevogne. Transporten blev fotograferet af



Jesper Spatzek nede på Fyn. Forreste vogn med yderplaner og andet udstyr passerer her Jespers linse. En lille time senere passerer selve flytransporten med de to følgebiler. Vi kom alle over Storebælt uden nogen form for problemer. Efter en kort frokostpause, fortsatte turen mod Egholm Gods, stadig med Lars og undertegnede cirka en times tid foran. Vi tog en kontakt til Ole Falck for at advare ham om, at vi ville ankomme om cirka en time, og at han godt måtte advisere

den bestilte kran om vores omtrentlige ankomst tidspunkt, der var jo ikke nogen grund til at have kranen holdende stand by længere end nødvendigt. Da vi rullede ind på godset blev vi modtaget af hele familien, den var mindst lige så spændt på forløbet som os.



Vi begyndte straks at læsse udstyret af, der var heldigvis en Manitou til rådighed, som kunne løfte både yderplaner og de tunge paller med alt ekstraudstyret ned fra vores bil. Efter en lille times tid ankom flyet og straks derefter ankom også kranen. Flyet blev løftet, understellet blev kørt ned med luft, understellet blev sikret med låse og flyet blev endelig stillet på jorden. Det var den nemme del af operationen. Derefter skulle flyet kantes igen - en passage med en gavl på den ene side og et stengærde på den anden side. Ved hjælp af en bil, en rendegraver, en minilæsser og en talje, lykkedes operationen og flyet var nu klar til at rulle ind på plads i den klargjorte bygning. Det kostede mange kræfter og megen snilde at lokke flyet dette sidste stykke, det var meget op ad bakke, men til sidst lykkedes det. Flyet var nu på plads i det nye hjem. Herefter var der kaffe og hjemmelavet æblekage ☺☺. Det var nu blevet sidst på eftermiddagen, men vi besluttede at fortsætte, indtil vi havde begge yderdeltæer monterede med et par enkelte bolte. Klokken nærmede sig stærkt spisetid, Ole havde lovet os, at han ville servere en god middag, og jeg må sige, at han holdt ord. Inden middagen skulle vi lige en tur i husets vinkælder for at vælge vinene til middagen. Derefter var det tid for et hurtigt bad og så var det spisetid. Efter en udsøgt middag hvor hovedretten var vildsvin, fik vi en guided tour igennem huset, derefter var det tid for kaffe med tilbehør. Senere på aftenen blev der spillet billard, en efter en faldt mændene fra, og det endte med at Ole og jeg vendte verdenssituationen over en whisky i biblioteket frem til klokken 2, så var det sengetid.



Husets historie rækker 800 år tilbage i tiden, vi mødte en af de tidlige beboere i et skab på et af værelserne, han havde det ikke super godt og var lettere utilfreds med det hele, men lovede dog, at forholde sig i ro om natten.

Næste morgen efter morgenmaden samlede vi flyet færdigt, satte flere bolte i vingerne, satte alle plader på, og efter en lækker frokost vendte vi næsen mod Karup igen. Vi lod værktøj og andet udstyr blive tilbage på godset fordi vi ville vende tilbage når flyet skulle sættes op på piedestalen. Dagen oprandt den 11. maj. Vi skiftede lidt ud i besætningen, så havde alle en chance for at se hvad der gik for sig på Egholm Gods. Da vi kom til Egholm, var der blevet lavet rigtigt meget. Flisearbejdet var næsten færdigt, det hul i gavlen hvor flyet var blevet kørt ind, stod endnu åbent, men er senere blevet lukket med et vinduesparti, så lokalet syner lyst og luftigt. Den færdige piedestal var ankommet og et par af tagpladerne var blevet demonteret, så kranen kunne komme ned til flyet. Da

kranen var ankommet, fik vi atter monteret løfteåget på flyet sammen med et par stroppe, så vi kunne styre det under løftet. Da det var planlagt at flyet skulle have næsen nedad i en vinkel på cirka 20 grader, havde vi indøvet den rigtige løfteteknik på Karup. Under ledelse af Knud & Sigurd og med en dygtig kranfører, blev flyet løftet fri af gulvet. Hovedunderstellet blev klappet op i lås og løftet fortsatte med næsebenet stadigvæk på gulvet og et par mand hængende i næsen af flyet for at holde den nede, medens halen kom stadig højere op. På et tidspunkt svæver flyet over gulvet med den rigtige hældning, men stadig med et par mand hængende i flyets næse. Der blev skaffet nogle tunge jernklodser, disse blev lagt ind i flyets næse og derefter kunne næsebenet klappes

op og låses. Det blev det tid for smeden til at montere piedestalen i gulvet, derefter til at montere det fremstillede beslag til flyet i ophængs punkterne til droptank pylons. Til sidst blev beslag og piedestal boltet og svejset sammen og flyet havde fået sin nye plads.



Løfte test på Karup inden læsning af flyet på langvognen. Bemærk personen der sidder oppe på ryggen af flyet for at holde dets næse nede.



Den endelige opsætning af flyet forberedes. Knud er ved at montere det forreste løftebeslag i venstre side.



Jørgen er her i gang med at trække ledninger til belysningen i cockpittet. På det tidspunkt var han omgivet af mange "kloge Åger". De fandt dog snart anden beskæftigelse, så han kunne arbejde videre i fred.

Løfteåget monteres af Knud og Børge, medens Jens ser skeptisk til. Han har ikke glemt sit gamle job som teknisk kontrol. Bemærk de demonterede tagplader hvor igennem kranen kommer ned.



Opgaven med A-014 har både været meget spændende, og har givet mange gode oplevelser, også oplevelser helt ud over det sædvanlige. Vi er alle godt tilfredse med det opnåede resultat, men der ligger også mange arbejdstimer til grund for det hele. Jeg er ikke bange for at indrømme, at vi ikke var kommet i mål, hvis I ikke havde været der til at hjælpe os igennem. Tak til alle jer der smøgede ærmerne op og hjalp til. En helt speciel stor tak til Knud, Sigurd og ikke mindst til Per Ørum for et flot stykke arbejde. Jeg var lidt betænkelig ved ophængningen af flyet på Egholm. Mange ting kunne gå helt galt, men takket være en mesterlig styring af forløbet fra Knud og Sigurds side, kom vi igennem opgaven uden skader på fly personel og omgivelser. Jeg vil også gerne takke Jannie og Ole samt familie og personale på Egholm Gods for et usædvanligt godt samarbejde, stor venlighed og ikke mindst gæstfrihed under hele processen.



Knud styrer for vildt. Knud får sig lige et forkromet overblik, inden vi går i gang med det endelige løft. Det er ret væsentligt, at kæderne er lodrette så flyet ikke svinger til en af siderne når hjulene slipper gulvet. Der er ikke megen plads til fejltagelser.

Så er A-014 ved at være airborne igen, alle sekvenser af løftet blev nøje overvejet og alt kontrolleret inden den næste sekvens blev sat i gang.



AIRSHOW I SKRYDSTRUP

Søndag den 19. juni var der kaldt til Danish Airshow på Flyvestation Skrydstrup. I lighed med tidligere år skulle vi selvfølgelig deltage i løjerne. Set i lyset af den nylige transport af A-014, var det med en vis rutine vi nu gik i gang med at forberede transporten af AR-109, som vi med stor velvilje havde lånt på Airforce Training Center. Vi havde igennem længere tid forberedt flyet til transporten. Understellet skulle jo gerne virke, ellers var der ingen transport, vi var derfor lidt spændte, da vi satte tryk på systemet. Der var en større lækage i den ene hjulbrønd, men den fik vi styr på ved hjælp af reservedele hentet fra AR-113. Understellet viste sig at fungere upåklageligt, så vi kunne tage næste skridt - at demontere yder deltaerne. Dette arbejde forløb også uden de store problemer, så vi blev ret hurtigt færdige til transporten til Skrydstrup. Flyet blev kørt til Skrydstrup allerede i midten af maj måned, og samlet straks ved ankomsten. Så det var begrænset hvor meget mere arbejde vi havde i DTK regi inden selve showet. Vi fik en god plads i udstillingen af de gamle jagerfly i Flyvevåbnet, lige fra F-84, F-100, F-104 over vores F-35 til F-16. Svenskerne var der også med en to-sædet Draken, der blev parkeret lige i nærheden af os. Det var både ondt og godt, vi var jo lidt misundelige på dem. De har tilsyneladende ikke de store problemer med at få tilladelse til at flyve med deres, omvendt er der ingen tegn på, at vi nogensinde kommer til at flyve med vores. Det kan man godt blive lidt trist ved at tænke på. De gav en forrygende opvisning, som vakte stor jubel. Der var ikke et øje tørt efter den velkendte lyd af en Draken i fuld efterbrænder var dø-

et hen. Ulrich Krog har velvilligt stillet de viste billeder til rådighed for bladet. Her er det



Tommy, HCW, Mogens, Svend og Børge der poserer for fotografen. De 5 herrer var taget til Skrydstrup allerede dagen før showet, for at lave de sidste forberedelser sammen med Michael. Jeg ankom først søndag morgen, sammen med bla. John Schneider. Vi var i Skrydstrup klokken 06:30 og allerede klokken 07:15 var vi nødt til at åbne cockpittet for de mange mennesker. Selve showet startede altså først klokken 10:00. Vi

havde en god dag, Skrydstrup havde fået arrangeret et godt show hvor alt forløb fint så vidt vi kunne bedømme. Der var nogle fine opvisninger både med teams og solo præstationer. Man formåede i Skrydstrup at afholde Danish Airshow samtidig med at man stod med en udsendelse af F-16. Det fortjener respekt. Herunder et billede af den svenske - flyvende - Draken, jeg ville gerne opleve vore egne med den samme lysebl-



baggrund.

FORENINGSUDFLUGT TIL SVERIGE

Michael van der Sterren har igen i år været tilrettelægger af og rejseleder på foreningsudflugten. Turen gik i år til Sverige. Vi startede hjemmefra meget tidligt fredag morgen, mødtes ved de biler (samkørsel) vi hver især skulle være passagerer i. I år var det fuldt hus i alt 15 deltagere. Vi samledes alle på en rasteplads i Nordjylland, derfra videre til færgeren. I Sverige besøgte vi først motormuseet i Motala. Ikke så forfærdeligt stort i kvadrater, men hvor var der dog meget at kigge på. Derfra til vores gode hotel i Linköping. Om lørdagen var det SAAB museet det drejede sig om. Jeg har besøgt det for en del år siden, og var ikke imponeret. Det har ændret sig betydeligt i opad gående retning i den mellemliggende periode. Jeg kan kraftigt anbefale et besøg, hvis I kommer i nærheden. Om søndagen besøgte vi det maritime museum i Göteborg. Det ligger i gåafstand fra færgeterminalen. Dette museum er ligeledes særdeles seværdigt. Tak for turen Michael, det var som sædvanligt en fornøjelse, at være på tur med dig.

DRAKEN I STAUNING

Næste gang der vil være mulighed for at se en Draken i luften over Danmark, bliver lørdag den 20. august, hvor den præsenteres ved Airshow i Stauning. Jeg vil opfordre jer til at kigge forbi vores hjemmeside samt følge os på Facebook, hvor vi vil lægge alle de sidst nye oplysninger om den - og andre begivenheder ud - i den kommende tid.

KONTINGENT

Vi må med stor beklagelse konstatere, at en del af vore medlemmer har en tendens til at glemme kontingentbetalingen. Girokortet er jo normalt med årets første nummer af DTK - Nyt og det forventes indbetalt kort tid efter. Dette sker imidlertid ikke altid. Kunne I ikke lige kontrollere, at I har betalt det årlige kontingent, eller få det gjort snarest. Det er altså ikke nemt, at drive en forening eller udgive medlemsblade når betalingen udebliver. Der kan betales via girokort, via en normal bankoverførsel (husk afsender) eller endda via mobile pay på telefonnummer 25152769 til Jørgen Jensen (husk at mærke indbetalingen DTK) **TAK**.

DRAKEN MEETING: Draken Meeting afholdes i år **søndag den 28. august**. Flyvestation Karup er vært for Børne Cancer Dagen, i samarbejde med Sportscar Event. Det bliver noget med mange hurtige biler, kendte chauffører og hastige rundture på flyvestationens område. Draken Team har lovet, at præsentere et af vore fly - kørende. Vi mødes som sædvanligt klokken 9 i Hovedvagten. Tilmelding senest lørdag den 20. august. Tilmelding på mail: f35@draken.dk eller telefon 51219009.

Generalforsamling: Lørdag den 22. oktober, klokken 13 på FLYHIS. Tilmelding til generalforsamling senest lørdag den 15. oktober. Tilmelding på mail: f35@draken.dk eller telefon 51219009.

VELKOMMEN TIL ÅRETS RESTERENDE ARRANGEMENTER

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

FSN Karups Repræsentant

OL. Ole S. Nielsen
Helikopter Wing Karup

Suppleant

H.C. Jensen
Ahornvej 17
7400 Herning

Suppleant

Svend Bitsch
Ole Rømers Vej 12
7500 Holstebro

Suppleant

Jens Schou Christensen
Poppelvej 20
7470 Karup

Suppleant

Anders Jensen
Hovedgaden 82
8220 Brabrand



Målsætningen for **DRAKEN**

TEAM KARUP er: At skabe og fastholde interessen for Draken flyene: **AT-158** og **AR-113** således at de kan beva-

res 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 skal ikke forvente at få mulighed for at få lige så stor indflydelse, når afløseren for F-16 skal besluttes, 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.

