

**Bestyrelse.
Formand**
John Andersen 86661009
Kingosvej 30
7470 Karup

Teknisk ansvarlig.
Bent Pedersen 86667833 Bickersvej 26
8800 Viborg

Tekniker.
Peter Pedersen 97102106 Drakenvej 19
7470 Karup

Bestyrelsesmedlem
Sterren V.D. Michael
Egebjergvej 3
7800 Skive

Revisor.
HCW.Jensen
Ahornvej 17
7400 Herning

Jens Christensen 97102749 Poppelvej 20
7470 Karup

FSN Karups Repræsentant
Nielsen Lars P. Oblt M-AFD.



Målsætningen for DRAKEN TEAM KARUP er: At skabe interesse for Draken AT-158 og AR-113 og bevare dem for eftertiden i flyvedygtig stand. Da de er en særlig del af Flyvevåbnets historie. Det er et fly som vi selv har designet efter Flyvevåbnets behov og har et avanceret elektronisk datasystem som også er designet af Flyvevåbnet. Derfor har det stor historisk interesse.

Derfor støt os som medlem af DRAKEN TEAM KARUP. Medlemskab 200:00 Kr. pr. år

Se vores hjemmeside <http://www.draken.dk>

Mail: f35@draken.dk

Ved medlemskab får du vores klubblad 3 gange om året. Se og hører AR-113 starte op. The Sound of the past.

Se vores hjemmeside, der er mange interessante links.

Vi har en hjemmeside www.home3.inet.tele.dk/khald. 25000 besøgende.

Den er 13 år gammel, Den første hjemmeside i Draken Team Karup. www.draken.dk

Vi har haft 51000 besøgende.



**Vores sponsor
Frederiks Andelskasse
www.andelskassen.dk**

Frederiks Andelskasse hjælper med computerudstyr til Draken Team Karup, hvad vi takker for. Se også linken på vores hjemmeside til Andelskassen, og oplev videoen fra Draken shelteren. **Andelskassen vores lokale bank..**



Draken Team Karup.

DTK NYT 2009 02 11. juni 2009



Generalen for Flyvevåbnet forlader Flyvestation Karup.

Tidligere Draken pilot General Stig Ø. Nielsen (SØL) har forladt Flyvetaktisk Kommando, og tiltrådt en ny stilling i Finderup. Søl har støttet Draken Team Karup på mange sæt, hvad vi siger ham tak for. Vi ønsker SØL god vind i Finderup, and happy landings.

(foto) Billedet af surpriseparty som FTK arrangerede for SØL, med Drakenflyene i baggrunden.

Fotos fra SOL's surpriseparty



Fangwire og net kendte man ikke til i Flyvevåbnet i halvtredserne. Med våde og glatte baner endte flyene ofte uden for banen, og som det ses, knækkede næseunderstellet let sammen. KP-K (19792) på FSN Karup den 14. september 1954. (Foto: FHS)



Den 4. september 1954 udførte de tre Karup-eskadriller angreb mod Blåvand med otte fly fra hver eskadrille.
Endnu et F-84G fly måtte afskrives i september, idet næsehjulsbenet knækkede sammen på KP-K, da BAV kørte af den regnglatte bane den 14. september. Flyet blev måneden efter overført til Mathskolen for undervisningsbrug.

Draken Meeting 12 september 2009

Som sædvanlig holder vi Draken Meeting lørdag 12 september 2009.
Mødested: Hovedvagtens Flyvestation Karup kl. 9:00
Tilmelding er nødvendig for adgang og bespisning.
Sidste frist mandag 7. september til John Andersen på Tele. 86661009 eller
Email
f35@draken.dk. Kun medlemmer eller nærmeste familie.

Firefly tager form.



På Flyvevåbnets historiske værksted tager arbejdet form. Der er meget at lave før det potente Firefly kan males og transporteres til Flymuseet i Stauning. Mere info.
http://en.wikipedia.org/wiki/Fairey_Firefly



Forårsklargøring 2009.

Formanden John Andersen med en rapport om forårsklargøring



Lørdag d. 2. Maj klokken 9, havde en flok glade Draken entusiaster sat hinanden stævne ved hovedvagten på Flyvestation Karup. Årsagen til dette møde var den årlige forårsklargøring af Draken Team Karup' s to fly, AR-113 og AT-158. Nogle af foreningens medlemmer mødes hvert år ved denne tid, for at deltage i denne næsten rituelle handling.

Der er flere ting der skal foretages. Dels skal flyene rengøres efter det lange vinterophold i en kold og klam beton shelter, dels skal flyenes hydrauliske systemer køres godt igennem, med tryk på systemerne for at begrænse lækager og korrosions-skader. Det er nemlig sådan, at når hydraulikken ikke bruges, så udtørres gummi-pakningerne, dette medfører, at pakningernes overflader nedbrydes, og så har vi lækagerne.

For at kunne køre med systemerne, er det nødvendigt, at flyene "jacks" op, således at hjulene løftes fri af underlaget. Herefter tilsluttes en hydtester, så vi kan få tryk på. Når der er tryk på, arbejdes der flittigt med både styrepinden, understels-håndtaget og pedalerne, så vi får hydraulikvæsken sendt godt rundt i rør, ventiler og arbejds-cylindre.

Det skal også lige fremhæves, at før dette sker, bliver alle forkromede glideflader smurt godt ind i hydraulikvæske, så vi undgår rivninger af pakninger og overflader. Hen ad middag var vi færdige med denne del af ritualet.

Vi begav os herefter til Flyhistorisk Samlings lokaler for at nyde en tiltrængt frokost samt en sodavand / øl efter eget valg. Kurt Hald havde med sædvanlig omsorg for vores velbefindende sørget for et par gode stykker smørrebrød til hver. Efter kaffen blev genopbygnings projektet af Firefly' en beundret på behørig vis. Efter frokosten begav vi os tilbage til flyene, hentede AT-158 udenfor med det bestemte fortsæt at starte "dyret".

Vi havde forinden aftalt med brandfolkene, at hvis de havde tid og lyst, måtte de meget gerne kigge forbi, og helst tage en brandbil med sig.

Som sædvanlig blev vores anmodning imødekommet med stor velvilje, og snart efter ankom en Eagle med besætning. Det er voldsomt betryggende at have hjælpen lige ved hånden, hvis noget uforudset skulle indtræffe.

Altså entrede jeg AT-158, lukkede canopyen, satte mainpower i ON, LP-COCK i ON, Kontrollerede alle sikringer under højre ræling for korrekt stilling, satte gas-håndtaget i GROUND IDLE, kontrollerede, at understel var nede og låst, lavede LAMPTEST, for herefter at trykke på startknappen.

Jeg holdt fingeren på startknappen i de anbefalede 2 sekunder, og der skete absolut ikke en dyt. Alle kontakter og håndtag blev ført tilbage til udgangsposition, startknappen blev behørigt masseret, startproceduren gentaget, og minsandten, så startede motoren.

Efter at have kørt et stykke tid, blev motoren igen stoppet og flyet rullet ind i sin shelter igen. Dagen var efterhånden ved at gå på hæld, vi pakkede sammen for i år og drog hver til sit efter en god dag sammen.

Vi måtte desværre konstatere, at starteren på AR-113 havde sat sig uhjælpeligt fast, heldigvis har foreningen en nyrenoveret starter blandt de mange reservedele. Vi må have samlet et hold der kan tage motoren ud, skifte starteren og bygge motoren ind i flyet igen, så vi kan få liv i den temperamentsfulde dame igen.

Jeg vil gerne sige tak for en god dag til jer der havde valgt at lægge vejen forbi, tak til brandfolkene for jeres assistance og på gensyn til Draken Meeting i september.

