



# Draken Team Karup.

DTK NYT 2011 - 01 Marts



## En moden dame på 40 år

I år er det 40 år siden, at det ene af vores fly, AR-113, for første gang satte hjulene på dansk jord. Vi har i arkiverne hentet lidt om flyets historie i det danske Flyvevåben. Jeg har selv været så prilegeret, at være en del af denne historie, idet jeg har været fast klarmelder på netop dette fly gennem en periode på ikke mindre end 13 herlige år som tekniker i Eskadrille 729.

## AEROSEUM

Siden foråret 1999 har Aeroseum organisationen været fokuseret på at bevare den gamle bunker-hangar på Säve lige nord for Göteborg i Sverige, og indrette stedet til et levende museum for flyvning.

Anlægget, der består af 2 store hangarer på henholdsvis 8.000 og 22.000 kvar-dratmeter, er sprængt ud af klipperne og visse steder helt nede i en dybde på 30 meter under jordoverfladen.

Størstedelen af byggeriet blev påbegyndt i starten af 1950'erne, men dele af anlægget var allerede færdigt og klar til brug i 1942. Anlægget blev bygget til beskyttelse af Säve Wing (F9) og har i dag status som kulturelt monument.

Det svenske forsvarsministerium overdrog i 2003 anlægget, sammen med en sum penge til Aeroseum, og man kunne gå i gang med at indrette museet, der siden 1. januar 2008 har været en del af det netværk som kaldes Swedish Military Heritage (Svensk Militær kulturarv) og som støttes af det svenske forsvars museum, både økonomisk og på anden vis.

Formålet med museet er:

- 1) At bevare anlægget i dets originale stand.
- 2) At udstille svensk og international fly historie fra Ikaros og op til i dag.
- 3) At samarbejde med skoler om at fremme interessen for teknologi.
- 4) At skabe mulighed for renovering af fly og dele dertil.
- 5) At skabe et unikt center for flyvning.

Aeroseum har udstillet ca. 50 fly, hvoraf der er 4 Draken samt en næsesektion fra én. Ellers spænder samlingen af fly, over næsten hele den periode der har der har været flyvning i Sverige. I udstillingen er også indlemmet den gamle kontrolstation, hvorfra operationerne omkring anlægget blev ledet, samt en cafe hvor man kan få sulten stillet.

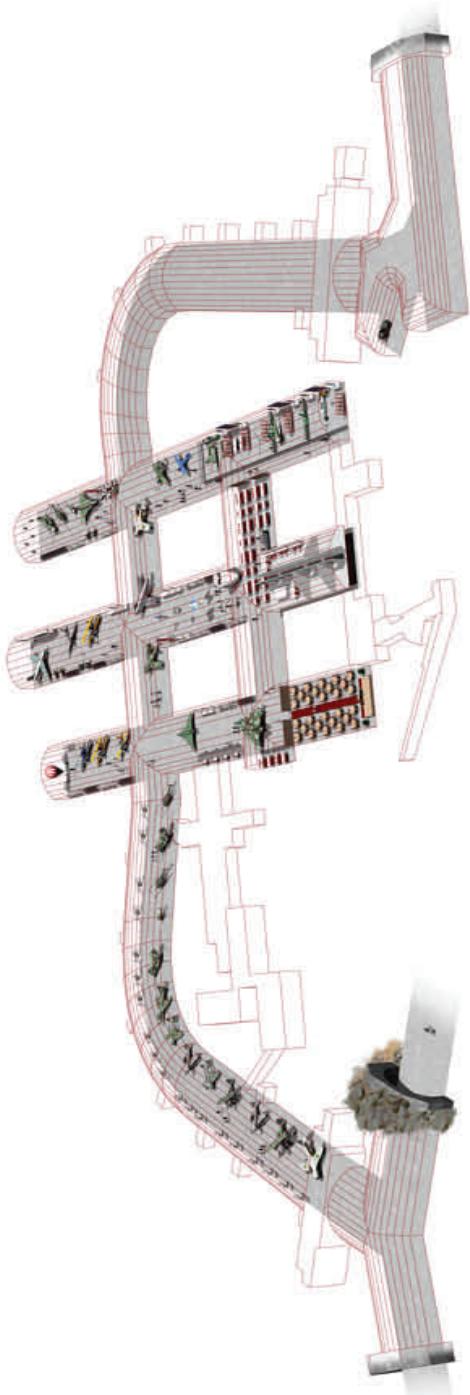
Anlægget er virkelig et besøg værd, og tager man dertil i weekenden hvor der er airshow får man virkelig noget for pengene. AeroShow, som det hedder, afholdes normalt sidste weekend i august og strækker sig over 2 dage med opvisninger af både gamle og nye warbirds.

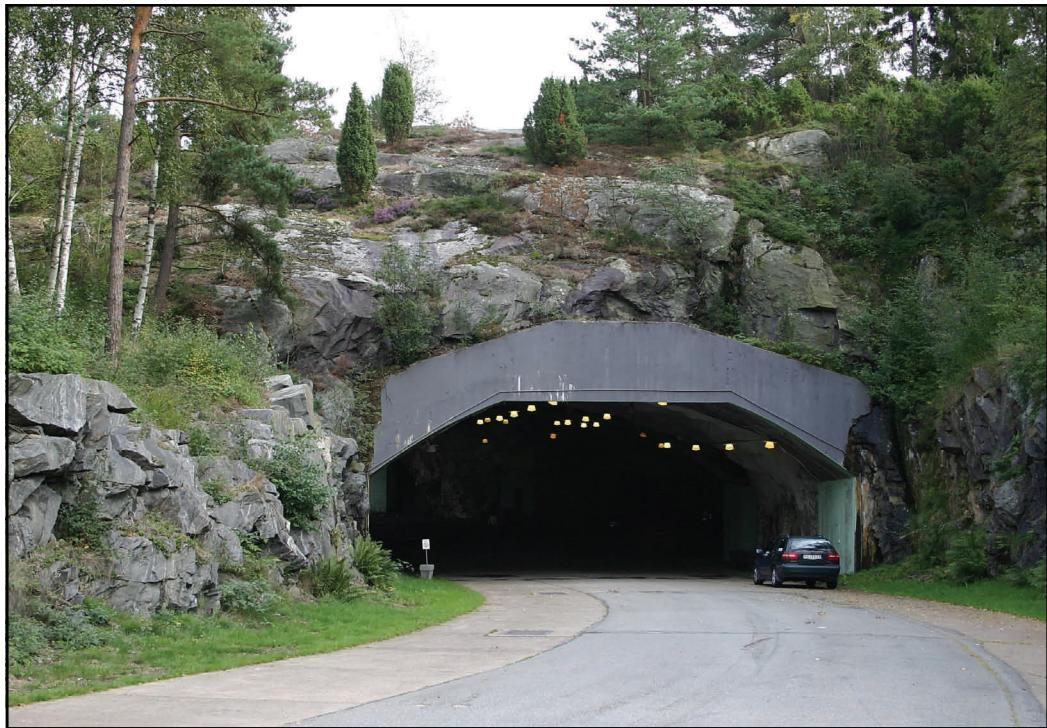
Læs selv mere på [www.aeroseum.se](http://www.aeroseum.se)

Michael van der Sterren

På side 3 er der en oversigt over anlægget.

På side 4 er der et billede af en af indgangene samt et billede inde fra selve anlægget.





## **AR-113. 40 år i Danmark.**

Som skrevet på forsiden af dette blad, kan det ene af vores fly: AR-113 i år fejre sit 40 års jubilæum i Danmark. I forbindelse med et jubilæum er der tradition for, at der berettes lidt løst og fast om jubilærens gøren og laden i den forgangne periode, derfor vil jeg gerne fortælle lidt om de hændelser der er overgået "The Queen" siden byggeåret 1971.

Inden et fly overdrages fra fabrikken til sin fremtidige ejer, er der en del formalia der skal overstås først. Noget af det sidste der sker inden flyet forlader produktionslinjen er, at det bliver vejet, derefter går tingene slag i slag indtil det samlede fly er godkendt, dels af fabrikken og dels af modtageren. Den første tid for AR - 113 som komplet fly så således ud:

16-08-1971: Flyet kontrol vejes (tom vægt 7848,0 kg)	0:00
08-09-1971: Prøveflyvning nummer 1	0:45
17-09-1971: FMK foretager kontrolflyvning	3:10
07-10-1971: FMK accepterer flyet	4:35
08-10-1971: Luftdygtighedsbeviset udstedes	4:35
06-11-1971: Alle prøver afsluttet, 8 flyvninger foretaget	5:55
08-11-1971: Flyet ankommer til Karup for første gang	6:50
08-11-1971: Flyet officielt modtaget af Flyvevåbnet	6:50
08-11-1971: Flyet officielt overdraget til Eskadrille 729	6:50

Flyet flyver nogle sorties resten af 1971 og slutter sit første år med en flyvetid på 25:25.

Den første dramatiske hændelse indtraffer allerede kort ind i det nye år 1972. Den 6. januar punkterer AR-113 på det venstre hovedhjul under landing på Karup. Der sker tilsyneladende ikke de store skader ved den lejlighed og resten af årets flyvning afvikles uden yderligere hændelser. Den totale flyvetid er ved årets udgang nået op på 194:00.

1973 forløber meget fredeligt, eneste usædvanlige hændelse er en birdstrike. Denne indtraffer den 26-09-1973, hvor flyet i 2000 ft. højde og med en fart på 450 kts. kolliderer med en fugl. Der konstateres ingen skader på flyet, og resten af året er helt uden dramatik. Ved årsskiftet er den samlede flyvetid 375:10.

1974 byder på et par hændelser der bør nævnes her. Den 14-01-1974 hvor flyet er under GCA anflyvning til en base i England tændes pludselig advarselslyset for Master Caution og Tank Press, dette indikerer en fejl i brændstofsystemet. På det pågældende tidspunkt er der stadig 2000 lbs tilbage i tankene, landing foregår uden yderligere problemer. Senere på året er den gal igen, der bliver den 13-05-1974 konstateret nogle lette vibrationer i flyet under flyvning, dette viser sig efter landing at være forårsaget af et mindre kompressorhavari. Året fortsætter stille og roligt indtil midten af december, så er der bud

etter flyet igen. Den 15-12 1974 er der på Karup ingen bremsevirkning under landingsafsløbet på grund af isdannelser på banen. Dette medfører at piloten sænker krogen og flyet fanges af indfangningswiren uden større dramatik. Ved årsskiftet har flyet opnået en flyvetid på 537:25.

I 1975 bliver flyet beskadiget efter en landing i Tyskland den 03-07-1975. Da flyet efter landingen kører hen over indfangningswiren hopper denne op og slår imod sporstells lemmen som derved beskadiges. Senere på året afbrydes en flyvning før take off, fordi motorens acceleration er for langsom under run up. AR-113 har ved årsskiftet opnået en flyve tid på 711:55.

I 1976 får flyet udført sit første 800 timers eftersyn. Dette tager et par måneder og flyet kommer i drift igen i april måned. Det flyver uden de store problemer i en periode på 25 timer, men så opstår en dramatisk hændelse under en mission i området omkring Bornholm den 19-05-1976. Pludselig tænder advarselslyset Master Caution og "Fire Warning". Alle motorindikationer er normale og der tændes kun et af tre "Fire Warning" lys. Piloten kaldte MAYDAY og satte kursen mod Rønne Lufthavn hvor en sikkerhedslanding blev gennemført uden yderligere bemærkninger. Der blev fra eskadrillens side sendt et reparations team til Rønne, dels for at finde fejlen, dels for at foretage den nødvendige reparation. Det viste sig, at en af brandmelderne var blevet beskadiget. således at der var opstået en kortslutning inden i brandmelderen. Denne blev udskiftet og flyet kunne efter vende tilbage til operativ drift. Den resterende del af året forløber uden yderligere hændelser og ved årsskiftet har "The Queen" opnået en samlet flyvetid på 848:40.

I januar 1977 blokerede det ene hovedhjul under landing og punkterede. Den egentlige årsag til miseren var en defekt anti-skid enhed ved det pågældende hovedhjul. Ud over det var der ingen særlige hændelser dette år. Den samlede flyvetid ved årets afslutning var 1034:40.

Denne fortælling om 40 års jubilaren fortsætter i næste nummer af DTK - NYT.

## **AR-113 SAMLET IGEN**

Lørdag den 8. januar mødtes vi en lille men beslutsom flok , for at samle AR - 113 færdig. Det blev en kold omgang, men selv om fingrene blev lidt stive i kullen, lykkedes det alligevel, at få de sidste vingebolte monteret samt spændt og sikret alle hydrauliske forbindelser. Det betyder, at flyet nu er færdigt og klar til den næste operation. Starteren har igennem længere tid været i stykker, det bliver der nu rådet bod på. Planen er, at vi laver et starterskifte om kort tid. Vi har starteren, pakningerne, værktøjet og det nødvendige udstyr til at klare opgaven. Meningen er, at nogle stykker af os mødes efter normal arbejdstid. Tager motoren ud og skifter starteren. Vi håber, at blive færdige inden forårsklæringen, lykkes det ikke, må den sidste del af samlingen efter starterskift klares sammen med den øvrige klæring. Vi skulle gerne nå så langt, at jubilaren kan startes op når vi når frem til det årlige Draken Meeting i september.

# **KALENDER FOR 2011**

## **FORÅRSKLARGØRING**

Forårsklargøringen finder i år sted lørdag den 7 maj. Vi mødes som sædvanligt ved Hovedvagten klokken 09:00. Absolut sidste frist for tilmelding er torsdag den 28. april. Du kan som sædvanligt tilmelde dig pr mail på adressen f35@draken.dk eller på telefon 86661009.

## **DRAKEN MEETING 2011**

Draken Meeting finder sted lørdag den 10. september. Vi mødes i Hovedvagten klokken 09:00. Herefter følges vi ad til den gamle motor prøvestand hvor morgenkaffen og rundstykkerne venter. Så må vi se, om det er lykkedes os, at få starteren til at virke på AR-113. Sidste frist for tilmelding er torsdag den 1. september på ovennævnte mailadresse eller telefon.

## **GENERALFORSAMLING 2011**

Ordinær generalforsamling finder i år sted lørdag den 15. oktober klokken 13:00. Stedet er igen i år Flyvevåbnets Historiske Samling overfor Gedhus vagten. Sidste tilmelding er torsdag den 6. oktober, igen på ovennævnte adresse og telefon.

Vi glæder os til at møde jer til årets arrangementer.

---

## **KONTINGENT 2011**

Som bestemt på sidste års generalforsamling udsendes girokort på dette års kontingen sammen med det første nummer af DTK-NYT. Denne fremgangsmåde gør tingene lidt nemmere for vores kasserer og forenkler det administrative arbejde betydeligt.

## **DTK-NYT VIA INTERNETTET?**

Som nævnt på sidste generalforsamling, er det Danske Postvæsen lidt hård ved vores kontingen kroner når DTK-NYT skal sendes ud til medlemmerne. Det har derfor været drøftet i bestyrelsen, om vi eventuelt skulle udsende to af årets numre via internettet som "bladre PDF'er". Inden vi gør det, vil vi gerne høre jeres mening. Skriv en mail til mig på f35@draken.dk og giv din mening til kende. På baggrund af de henvendelser vi modtager, vil bestyrelsen så beslutte, hvad der videre skal ske i sagen. Det er selvfølgelig sådan, at medlemmer uden computer, fortsat vil modtage bladet med posten som normalt.

**Bestyrelsesformand.**

John Andersen  
Kingosvej 30  
7470 Karup

**Kasserer.**

Jens Schou Christensen  
Poppelvej 20  
7470 Karup

**Teknisk ansvarlig.**

Bent Pedersen  
Blichersvej 26  
8800 Viborg

**Materielansvarlig**

Michael V. D. Sterren  
Egebjergvej 3  
7800 Skive

**Tekniker.**

Jørgen Jensen  
Jørgen Kroghs Vej 36  
7430 Ikast

**FSN Karups Repræsentant**

OL, O. S. Nielsen  
Helikopter Wing Karup

**Suppleant.**

H.C.W. Jensen  
Ahornvej 17  
7400 Herning

**Suppleant.**

Svend Bitsch  
Ole Rømers vej 12  
7500 Holstebro



DRAKEN TEAM KARUP har til opgave

At skabe og fastholde interessen for flyene: AT-158 og AR-113 samt at bevare dem for eftertiden i flyvedygtig stand. Draken flyene er en særlig del af Flyvevåbnets historie.

Det er fly som vi selv har designet efter Flyvevåbnets behov og de har endvidere et avanceret elektronisk datasystem som også er designet af Flyvevåbnet. Derfor har Draken i Danmark stor fly 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](mailto:f35@draken.dk)

Ved medlemskab får du vores klubblad 3 gange om året. Se og hører AT-158 starte op.

The Sound of the past.

Frederiks Andelskasse hjælper med computerudstyr til Draken Team Karup, hvilket vi takker for.

**Andelskassen  
vores lokale bank..**

