



Draken Team Karup.

DTK NYT 2011 - 2 AUGUST



40 ÅR I DANMARK

Som omtalt i sidste nummer af DTK-NYT, kan vi i år fejre 40 året for AR-113' s ankomst til Danmark. Billedet, der denne gang pryder forsiden af bladet, er det seneste der er taget af jubilaren. Det blev taget i forbindelse med foreningens forårsklargøring af flyene, som i år fandt sted lørdag den 7. maj. Vi kunne i år glæde os over et usædvanligt store fremmøde af arbejdsivrige medlemmer, så der blev pudset, poleret og ryddet op som aldrig før. Mere om arrangementet inde i bladet.

STARTERSKIFT PÅ AR-113

Som det vil være mange af læserne bekendt, har det ikke været muligt, at starte AR-113 op gennem længere tid. Det besluttede vi os for - i bestyrelsen - at gøre noget ved i dette forår. Vi havde ved tidligere undersøgelser konstateret, at den monterede starter havde sat sig godt og grundigt fast, og derfor vidste vi også, at den eneste løsning på problemet var at skifte starteren ud.

Nu er vi så heldige at råde over et større antal reservedele, her iblandt også et par nye startere. Vores reservedele opbevares i store kasser. Disse trækasser står under tag ved Flyvevåbnets Historiske Samling, men er desværre ikke blevet mærket med indhold ved sidste nedpakning. Det var derfor med nogen spænding, at vi gik i gang med at åbne kasserne. Vi var så heldige, at vi allerede i kasse nummer to fandt den søgte starter. Nu er det imidlertid sådan, at et starterskifte på et Draken fly kun er muligt, såfremt motoren er demonteret, idet selve starteren er monteret i fronten af motoren. Når motoren skal demonteres, er der også et antal pakninger der nødvendigvis skal skiftes inden motoren genmonteres, så dem måtte vi ligeledes på jagt efter i vores kasser, men efter en tre timers koncentreret arbejde lykkedes det at skaffe tingene til veje.



På billedet til venstre ses, at det er en ret omfattende sag at demontere en motor. Flyet skal først løftes på donkrafte og bringes til at stå fuldstændigt vandret. Derefter skal bagkroppen demonteres og rulles væk. Derefter løsnes alle forbindelser mellem fly og motor, og denne kan herefter rulles ud af flyets krop

På billedet til højre ses en flok glade gutter, der for en stund genopfrisker de gode dage, hvor Draken flyene var operative og dette med at skifte starter, var et stykke rutinearbejde der gennemførtes sammen med en håndfuld gode og dygtige kolleger både på eskadrilleniveau samt på de større værksteder.



Selve udskiftningen af den genstridige starter foregik som aftenarbejde. Vi mødtes en håndfuld gamle teknikere efter normal fyraften, og arbejdede så en fire timer - tre aftener den samme uge, så var selve starterskiftet gennemført. Det skal så også retfærdigheds vis påpeges, at Bent havde været meget langt fremme i skoene på forhånd. Så da vi andre troppede op i arbejdstøjet, da var flyet allerede løftet på donkrafte, og bagkroppen var demonteret. Den sidste del af arbejdet samt kontrol og opstart blev udsat indtil den nært forestående Forårsklargøring. Hvordan det gik, fortælles senere i bladet.



På billedet til venstre er motoren igen ved at blive rullet på plads i flyet, efter endt starterskift. Humøret er højt, og der snakkes meget om "de gode gamle dage" da mænd var mænd og fly skulle flyves rigtig, med "rigtig" styrepind og "rigtige pedaler" i stedet for via computer som det sker i dag.

På billedet til højre er motoren rullet på plads og alt hjælpeværktøjet er demonteret. Man er ved at montere bagkroppen og efterbrænderen igen. Til genmontering af bagkrop skal der helst være fire mand, idet flere bolte skal "tage ved" samtidigt, ellers går det helt galt og man bliver nødt til at starte forfra.



FORÅRSKLARGØRING

Der var i år kaldt sammen til Forårsklargøring lørdag den 7. maj. Vejret var godt og humøret var højt hos de ca. 25 fremmødte medlemmer. Arbejdsopgaverne ligner jo hinanden år efter år, det drejer sig om rengøring af flyene, løfte flyene på donkrafte så vi kan få koblet en hydraulik tester til og dermed få motioneret understel og ror. I år skulle det mest dreje sig om AT-158, da vi allerede havde motioneret understel og ror på AR-113 i forbindelse med starterskiftet, hvor flyet jo alligevel var løftet op på donkrafte.

De småting der stadig manglede at blive samlet på AR-113 gik "de gamle teknikere" i gang med, medens de knap så øvede overtog nogle af rengøringsopgaverne. Da AR-113 var samlet færdig blev den rullet udenfor og der blev sat en større oprydning i gang inde i vores shelter. AT-158 blev gjort færdig og det blev tid til at indtage frokosten, Jørgen udviste som sædvanligt stor gæstfrihed og stillede spiselokaler til rådighed for os. Da frokosten var indtaget efterfulgt af en kop kaffe (teknikernes foretrukne energi drik) gik turen tilbage til shelteren. Nu skulle det vise sig, om starterskiftet på AR-113 havde haft den ønskede virkning. Bent hoppede i cockpittet og Brand og Redningstjenesten var ankommet for at passe på os som sædvanligt, alle holdt vejret da der blev trykket på startknappen. Det blev en fuser, efterfulgt af en større lækage fra startsystemet. Vi forsøgte flere gange, at få liv i motoren, men alt var forgæves. Lækagen fra startsystemet fortsatte i det uendelige og der kom ingen tænding af selve starteren. Vi var desværre nødt til at opgive, og jeg vil da gerne indrømme, at der blev hængt lidt med ørerne rundt omkring. Vi rullede den genstridige flyvemaskine på plads i shelteren igen, og gjorde klar til at gå hjem. Bent havde en teori om, at lækagen skyldtes, at startsystemet havde været uden væske gennem længere tid og at lækagen ville reparere sig selv, hvis vi bare fyldte noget mere startvæske på og lod flyet stå lige så stille et par dage. Den efterfølgende udvikling indikerer, at han temmelig sikkert har ret. Flyet er blevet efterfyldt og lækagen er tilsyneladende stoppet igen. En af de nærmeste dage skal vi prøve at få liv i "dyret" igen, det bliver spændende. Selvom dagens planlagte højdepunkt blev lidt af en "våd kineser" er det mit bestemte indtryk, at alle alligevel havde en god Forårsklargøring.

ESKADRILLE 725 REUNION

Lørdag den 28. maj afholdt Eskadrille 725 Reunion. Det er i år 60 år siden, eskadrillen blev oprettet, så alle gode kræfter var sat ind på at skabe en god dag for de "gamle eskadrillefolk". Draken Team Karup var også i år inviteret til at deltage i festlighederne om eftermiddagen - en tilbagevendende invitation som vi er meget glade for at efterkomme. Vi laver til Eskadrille 725 et static display i hangar 26 hvori AT-158 indgår. Det er altid en stor fornøjelse at deltage ved den slags lejligheder, dels er stemningen altid god når de gamle kolleger mødes, dels er det dejligt at møde gamle venner fra en svunden tid og endelig er det helt forrygende, at opleve gensynsglæden når "gamle" piloter hopper i cockpittet og bliver fjerne i blikket, medens filmene ruller på nethinden. Under eftermiddagens arrangement var der sørget for både lidt flydende og lidt fast føde til de fremmødte, ligesom der selvfølgelig også var sørget for lidt for øjet. I år fløj Flyveskolens formation "Baby Blue" en glimrende opvisning ligesom Eskadrille 722's nye helikopter EH101 blev præsenteret på smukkeste vis. På næste side fortæller billederne bedre end mange ord om det gode arrangement. Draken Team Karup takker mange gange for invitationen til at deltage og håber, at vi ses igen i 2013.



Billedet til venstre:
To livserfarne (læs: gamle)
teknikere hilser pænt på
hinanden til ære for foto-
grafen.



Billedet til højre:
Her er beviset så, som det
påstås andet steds i bladet,
er kaffe den foretrukne
energi drik blandt teknikere.



Billedet til venstre:
Gæsterne er nu trukket
udenfor i regnvejret, hvad
kan årsagen mon være?

Se næste side!



Billedet til venstre:

Jo, der kom såmænd lige en helikopter skøjtende forbi.

AR-113 40 ÅR I DANMARK (fortsat)

I det sidste nummer af DTK-NYT fortalte jeg lidt af AR-113's historie og lovede, at fortsætte i dette nummer, så her er fortsættelsen.

I 1978 fløj AR-113 i alt 118:05 og der er kun registreret et par alvorlige hændelser det pågældende år. I august måned tændtes advarselslyset for manglende tryk på hydrauliksystem # 1 under flyvning. Understellet blev valgt ud og det blev fra et ledsagende fly konstateret, at slidbanen på det højre hovedhjul manglede. Under landing var der ingen bremsevirkning og flyet fortsatte derfor til det blev bragt til standsning ved en hook indfangning. Ved slidbaneseparationen der skete under take off, var nogle hydraulik rør med forbindelse til den højre bremseenhed blevet beskadiget, og derved opstod der en større lækage, deraf den manglende bremsevirkning. Efter reparation var flyet igen flyveklart tre uger senere. I november måned blev den venstre droptank beskadiget af en opspringer under skydning på Rømø. Året sluttede med en total flyvetid på 1152:45.

Året 1979 startede med dramatik. En af de allerførste dage i det nye år, kollapsede det højre hovedstels ben under bugsering. Flyet tippede til højre og den højre vinge og rotorfladerne blev beskadiget på undersiden. Reparation og eftersyn varede indtil midten af april måned det samme år, da flyet vendte tilbage til operativ drift var det nymalet med den nye "blanke" farve som vi kender i dag. Den samlede flyvetid i 1979 blev på 214:25 og total tiden sluttede på i alt 1367:10.

Året 1980 var helt uden dramatiske hændelser for "The Queen". Flyet fløj 210:15 og blev i slutningen af november måned overført til Hovedværksted Karup for at få udført 1600 timers periodisk eftersyn + IRAN. Flyets totale tid ved årets udgang var nået op på 1577:25. Da dette eftersyn er særdeles omfattende kom AR-113 ikke i drift igen før starten af maj måned 1981.

På grund af det store eftersyn, får flyet ikke fløjet mere end 108:50 i 1981. Der sker intet dramatisk i løbet af året og AR-113 kommer ud af året med en total flyvetid på 1686:15.

1982 er ligeledes et begivenhedsløst og uddramatisk år set fra flyets side, det eneste ophidsende er en birdstrike under højre vinge i august måned. Da den ikke forvolder nogen form for skade, renses vingen for fuglerester, og flyet vender tilbage til operativ drift. Årets flyvetid bliver 206:30 og total tiden ved årets udgang er 1892:45.

1983 tegner det samme billede. AR-113 slipper igennem året uden nogen form for skrammer eller uheld, og flyver i alt 165:20 og ender på en total flyvetid på 2058:05.

1984 er hændelsesmæssigt lige så lidt ophidsende som året før, der er ingen former for dramatik forbundet til flyet, som flyver 210:35, og ender på en total flyvetid på 2268:40 ved årets udgang.

Så ser det anderledes ud i 1985. Allerede nogle få dage ind i januar måned gik det galt. Under landing på den Canadiske base Sollingen i Tyskland, rammer flyet den udlagte stopwire så uheldigt, at denne fjedrer op og river den forreste halehjulslem af, beskadiger højre speedbrake og højre halehjulslem bliver en anelse "krøllet". Så vidt jeg husker episoden, havde eskadrillen en flyvende tekniker nede for at lave en nødtørfert reparation for at tilsikre, at flyet kunne flyves hjem uden at kompromittere flyvesikkerheden. Hvor om alting er, returnerede AR-113 til Karup dagen efter og kunne efter en mindre reparation igen indgå operativt..... (Fortsættes i næste nummer).

DRAKEN MEETING 2011

Draken Meeting finder, som tidligere nævnt, sted lørdag den 10. september. Vi mødes i Hovedvagten klokken 09:00. Herefter følges vi ad til den gamle motorprøvestand, hvor morgenkaffen og rundstykkerne venter. Så må vi se, om det er lykkedes os, at få starteren til at virke på AR-113 eller vi alligevel skal have gang i AT-158. I bestyrelsen synes vi, at det helst skal være jubilaren der lader sig høre den pågældende dag. Der er som sædvanligt noget godt på grillen og vi har i lighed med tidligere år en overraskelse eller to i ærmet. Sidste frist for tilmelding er torsdag den 1. september på mailadressen: f35@draken.dk eller eventuelt på telefon 86661009. Kom og vær med til arrangementet.

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. Du kan tilmelde dig på ovennævnte mailadresse eller telefonnummer

Vi glæder os til at møde jer igen.

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



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 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..



Vores sponsor
Frederiks Andelskasse
www.andelskassen.dk