



Draken Team Karup.

DTK NYT 2012-02



AIRSHOW I AALBORG

I den tid der er gået siden det sidste nummer af DTK-NYT udkom har medlemmer og bestyrelse bestemt ikke ligget og daset i hængeskøjlen. Der har i den forløbne tid været afholdt såvel foreningens egen Forårsklargøring såvel som et flot opsat Airshow på Flyvestation Aalborg. Vejret til det sidste arrangement var desværre så dårligt, at en del af flyvningen måtte aflyses. Billedet herover er taget i Aalborg og viser vores udstilling. Læg mærke til den nye flotte disk, som er designet og fremstillet af et par af vore kreative medlemmer.

HISTORIEN OM AT-158 fortsat.....

I det sidste nummer af DTK-NYT fortalte jeg lidt fra historien om AT-158. Lad mig her fortsætte med næste del. Vi er nået frem til 1982.

Året forløb meget fredeligt, bortset fra en enkelt hændelse i august måned. Under flyvning med efterbrænderen tændt, gik piloten ind i et højre drej, medens han gennemførte denne manøvre slukkede han efterbrænderen. Slukningen føltes ekstraordinær hård og lyset for tændt efterbrænder forblev tændt. Under indflyvning til landing bemærkede han, at flyet fløj meget skævt i yaw. Efter landingen blev det konstateret, at det venstre "øjenlåg" var revet løs i den nedre befæstigelse. Flyet fik monteret en ny efterbrænder og vendte tilbage til operativ drift. Resten af året gik uden nævneværdige problemer.

Årets opnåede flyvetid blev 199:35 og samlet flyvetid kom op på 1137:55.

I 1983 er der ikke bogført bemærkninger om specielle oplevelser under flyvning med flyet, årets flyvetid blev 192:10 og den samlede tid nåede 1330:05.

1984 byder heller ikke på dramatiske hændelser med flyet, dette år blev den store WDNS modifikation gennemført ved Hovedværksted Karup, en modifikation der varede godt 5 måneder. Dette afspejles selvfølgelig i årets flyvetid, der kun blev på 107:15 til en total flyvetid på 1437:20.

1985, heller ingen dramatik dette år. Flyet fik udført sit første PE H + IRAN eftersyn, samtidigt blev RWR modifikationen gennemført. Dette betød, at flyet i en stor del af tiden dette år var lagt i teknikernes hænder. Flyvetiden endte derfor på beskedne 114:15 og den totale tid nåede 1551:35.

I 1986 er der ingen optegnelser om den dramatiske hændelser i forbindelse med flyvning. Årets flyvetid nåede op på 210:20 og total tiden nåede 1761:55.

1987 giver ligeledes ikke anledning til yderligere bemærkninger. Opnået flyvetid: 185:10, total tid 1947:05.

I 1988 blev flyet under en natlig parkering på den Canadiske base Lahr i Tyskland påkørt af et civil køretøj. Påkørslen medførte en skade i venstre vinges bagkant. Efter reparation vendte flyet atter tilbage til operativ drift. Årets flyvetid 121:05 til totalt 2068:10.

I 1989 så det lidt anderledes ud. I juni måned blev flyet udsat for en "hare strike". Under "take off" ramte flyet en hare, dette medførte en bule i den højre droptank. I juli måned oplevede besætningen under flyvning et fastlåst gas-håndtag. Håndtaget var fastlåst ved 95% motoromdrejninger, det kunne godt føres yderligere fremad men ikke tilbage. Efter en del asen og masen med det genstridige håndtag lykkedes det at få det forbi blokeringen og flyet kunne landes uden yderligere problemer. Sidste optegnelser i 1989 er fra november måned og handler om et momentant blokeret højre hovedhjul under landing. Flyvetid dette år: 156:35 til total tid 2224:45.

Afsluttes i næste nummer.....

FORÅRSKLARGØRING

Den årligt tilbagevendende begivenhed: Forårsklargøringen, løb dette år af stabelen lørdag den 28. april. 17 mand - iført store smil og arbejdstøj - mødte op i hovedvagten for at deltage i løjerne. Til forskel fra sidste år, havde bestyrelsen bestemt, at hovedparten af opmærksomheden i år skulle tilfalde AT-158. Hvorfor nu det? Jo - det forholdt sig nemlig sådan, at AR-113 skulle til Aalborg på static display i forbindelse med airshow, derfor var der ikke megen mening i, at "køre understel" på den. Den skulle jo alligevel have benene trukket op, i forbindelse med landevejs transporten senere. Derimod, skulle der demonteres balke, pitotrør samt en masse vingebolte, for at lette opgaven for de personer der senere skulle læsse flyet på en langvogn. AT-158 blev pudset og nusset efter den sædvanlige recept, ydermere blev der støvsuget i cockpittet, så flyet så faktisk helt præsenterabelt ud da dagen var omme. Dog måtte vi konstatere, at den igen hænger lidt lavt med højre vinge, et problem vi skal have løst. Der blev "gået til den" hvilket betød, at der også blev tid til at tage flyet ud og lave en opstart, med Bent i forsædet og Lars i bagsædet. AR-113 blev klargjort til transport og delene samt værktøj og kedeldragter, der skulle med til Aalborg blev ligeledes pakket på paller og i en pallekasse. Frokosten blev - sædvanen tro - indtaget hos Jørgen på AFTC. Dagen sluttede omkring klokken 16.



Som det fremgår af billederne



Masser af travlhed og energi.

AIRSHOW

Som skrevet i artiklen om Forårsklargøringen, var vi allerede begyndt at forberede årets airshow i Aalborg i slutningen af april måned med klargøringen af AR-113 til transport. Flyet blev rent faktisk transporteret til Aalborg i midten af maj. Knud og Sigurd stod som sædvanligt for demonteringen af ydervingerne samt transporten og den efterfølgende genmontering af ydervinger efter ankomsten til Aalborg. Selve klargøringsholdet fra Draken Team ankom sent fredag aften før airshow, og lørdag morgen begyndte så arbejdet med montering af diverse dele, balke pitot rør mm. Efter montering af delene blev flyet tørret over med fugtige klude, således at The Queen kunne se godt ud under søndagens show. Vi blev placeret langt væk fra flyet i en stor hangar. Dette viste sig at være en stor fordel, det dårlige vejr taget i betragtning. Ved 18 tiden lørdag aften var vi klar med både fly, cockpittet som vi havde lånt ved Flymuseet på Karup samt vores moderniserede udstillingsstand. Vi havde besluttet, at henset til det dårlige vejr, skulle AR-113 forblive lukket under showet, altså ingen adgang til cockpittet. Det tror vi var en klog beslutning. Som bekendt måtte en del af flyvningen aflyses, bl.a. Patrouille Acrobatique de France. Det var ellers det team jeg personligt havde glædet mig mest til at se, men vejrguderne ville det anderledes. For Draken Team betød det dårlige vejr, at vi fik masser af besøgende ved vores stand hvor vores hjælpere havde travlt med at hjælpe de mange børn ind og ud af cockpittet, give dem hjelm på så de små poder kunne blive fotograferet af forældre og bedsteforældre. Da showet sluttede klokken 16 blev AR-113 rullet på plads i en shelter, hvor den skal stå og hygge sig, indtil den skal ud på en ny tur, nemlig til den store udstilling på Kløvermarken i København, her er vi klar med det hele igen i august.

SVENSKE DRAKEN OVER DANMARK

For nylig snakkede jeg med en svensk flyveleder i Halmstad, hvor Flyvevåbnet låner en radarsimulator et par gange om året. Anledningen var at den svenske flyvedygtige Draken "Johan 56" (<http://www.engelholmsflygmuseum.se/word/> se under video ("filmer")) tog et par prøveflyvninger og rystede jorden som kun en Avon RM6C med tændt EBK, efterbrännkammare, kan. Halmstad er ellers en meget stille flyveplads, selvom der op til 1961 var SAAB A32 Lanser i "Kungliga Hallands Flygflottilj" (F14). Men larm og vibrationer blev for meget for den nærliggende by og især sygehuset, der kun ligger 1,5 km ud for den sydlige banende.

Peter er på min alder og vi udvekslede "løgnehistorier" om gamle dage. Sidst i 60'erne, først i 70'erne havde Sverige rigtig mange Draken - og piloter - så når en Flygflottilj som F10 ("Johan Rød, Blå og Gul") i Ängelholm besluttede sig for en "max effort" kunne der godt stikke 25 – 30 J35 østpå ud i Østersøen. Når

man så havde vist sin "knyttede næve" mod "øst" (og til dels "vest"!)) vendte hele flotillen mod hjemstavnen. Hvis vejret var dårligt havde Flyvekontrollen desværre få hjælpemidler – kun primær radar – så identifikation skete ved at dreje flyene mindst 30 grader. Så fulgte man det ekko ("blip") der dukkede ud af det alvorligt store "blip" – med de 25 – 30 Draken. Når alle var identificeret kunne man så begynde at få dem ind i en rækkefølge til landing. (P.S. Der var ikke numre eller kaldesignaler på skærmen. Man kunne ikke tage øjnene fra skærmen. Så måtte man starte forfra!) For at øge adrenalinniveauet havde nogle "for lidt "brændse" (sv.), "minimum fuel" (da.). Så skete der det, at et par blev glemt i kampens hede. (P.P.S. Det er sket i andre lande under lignende omstændigheder!). De ormede sig lige så stille vestpå ud af radarskærmen, ud af flyvelederens bevidsthed - og ind i dansk luftrum! Så det danske "incident beredskab" (sv.), "Moonbeam" (da.) = 2 x F-104 fra Aalborg måtte på vingerne og afvise dem. Selv om der ikke fyres varselsskud el. lign. er det en alvorlig diplomatisk situation at krydse landegrænser med militærfly. Det resulterer i udveksling af noter mellem udenrigsministre. Og garanteret "tæppedans" for de menige deltagere. Måske lidt uretfærdigt for "wingmanden". Han har jo bare bidt sig fast i vingetippen på "lead" og følger med – om de så flyver ind i et bjerg!

Sidst i 70'erne. Der var rigtigt mange danske Draken i luften omkring Karup. Dårligt vejr, men ikke værre end alle kunne flyve og komme hjem IFR, "på instrumenter". En "Svenorda" Draken fra Ängelholm blandede sig i løjerne. "Svenorda" er et samarbejde mellem Sverige, Norge og Danmark, hvor fly i nød kan søge landing i et nordisk naboland. Han skulle lave en øvelsesanflyvning på Karup og derefter lande i Skrydstrup. Frem med tabellerne der omsætter fod til meter. Over til landingsradaren, GCA'en, på VHF-radio. (Ingen UHF i svenske fly). "Request slow English" stod der altid i flyveplanen. Men fin anflyvning. Han kunne have landet på Karup. Op i skyerne igen og skift til "Copenhagen Control", centerflyvelederne, på kurs 180 grader. Videre med anflyvning af vores egne Draken. De havde nu heller aldrig "for meget" brændstof! Vores svenske ven havde ingen identifikationsmidler, der passede med det danske system. Så kun primært ekko. (Som i radarens barndom). Ingen kunne finde ham igen og på eget initiativ gik han til sidst under skyerne og landede på den første landingsbane han så. Det viste sig at være Hohn i Nordtyskland. Herefter betegnet som Skrydstrups sydligste parallelbane. Så da jeg kastede et blik ud af kontroltårnet den "sommerdag", hvor vinduesviskerne (!) kørte i det gamle tårn, nu Vejrtjenesten, var jeg sikkert den sidste der så "Swedish Air Force 08" i dansk luftrum.

I 2010 møder jeg en svensk flyvelederinstruktør på "Entry Point North", flyvelederskolen på Malmö Sturup. Han er igen i samme aldersklasse som jeg og kommer fra Ängelholm. Siden 2002 uden Flygvapen fly og mest kendt som

hjemsted for den ret seje bil "Königsegg". Efter et par dage med udveksling af diverse gode minder om Draken: Hvæs og høj fløjten fra starteren med isopropylnitrat, 100.000 rpm. ?, dyb rumlen der igen går over i de høje toner. Flyveplan? Nej den må være gået tabt? "Yeah, right". Jeg nævner den uventede svenske landing på Hohn. "Ham kender jeg. Det er min nabo. Det måtte han høre for resten af sin tid i Flygvåbnet!" Lidt uretfærdigt igen, da han jo var ledt ind i en procedure der tog for lidt hensyn til vejret og andre huller i "systemet" i øvrigt.

Palle J. C., flyveleder.

P.S. I bogen "Hawkeyes – og hvad de så" er der et hårrejsende kapitel om hvordan KAJ forvildede DDR i en RF-84F og nødlandede på Giebelstadt i Vesttyskland d. 4/5 1963 forfulgt af mange skarpladte MiG'er. En belgisk RF-84F, "RF-13", lavede samme nummer i 1958 og blev tvunget ned på Darmstadt af MiG-jagere. Piloten kom hjem til Belgien med det polske selskab LOT, mens flyet blev skilt ad af russerne – på den hårde måde! – og sat på en blokvogn. Thunderlashen blev repareret, men den udgik efter landingsuheld på Lahr i 1960. (Daniel Brackx: "RF-84F", ISBN 978 90 71553 27 1). "Den Kolde Krig" var ind imellem på kanten af det varme.



Her ses et fly i fuld efterbrænder, udstødningen står som flammende ringe, en såkaldt "Tigertail"

RED. Bemærkninger: Palle omtaler i sin artikel bogen "Hawkeyes - og hvad de så". Bogen er skrevet af Jørgen E. Larsen. Den fortæller historien om Foto-fligten / Eskadrille 729 og dermed også en del om operationerne med Draken flyet. Skulle du eventuelt være interesseret i at eje bogen, kan handelen formidles gennem Draken Team Karup.

ØV - ALTSÅ

"Den gamle Redacteur" går og ærgrer sig lidt for øjeblikket. Det har han sådan set gjort siden udsendelsen af årets første medlemsblad. Det viser sig nemlig, at der er en graverende fejl i en af artiklerne. Det drejer sig om omtalen af SAAB 210, også kaldet "Lill Draken". I omtalen af denne forsøgsmodel skrev jeg, at den fløj første gang i oktober 1955. Det viser sig ikke at være rigtigt. Faktisk fløj "Lill Draken" første gang den 21. januar 1952, altså mere end 3½ år tidligere, jeg beklager denne fejl og vil samtidig sige tak til dig - Per Sand Lauridsen - fordi du gjorde mig opmærksom på, at jeg havde taget fejl af nogle datoer. Det der foregik i 1955, var faktisk prøveflyvningen af den første af tre fuldskala modeller, nemlig 35-1 "Röd Urban". Det er rart at vide, at læserne er vågne.

DRAKEN MEETING 2012

Draken Meeting finder sted lørdag den 8. september, samme dag som Flyvestation Karup afholder Nostalgi Dag. Dette betyder, at der bliver større mulighed for at se fly i luften når vi slår arrangementerne sammen. Vi fra Draken Team Karup mødes i Hovedvagten klokken 09:00 som sædvanligt. Herefter følges vi ad til den gamle motor prøvestand eller - hvis der bliver lige så stor interesse som sidste år - et andet sted på flyvestationen hvor morgenkaffen og rundstykkerne venter. Så må vi se, om det lykkes for os, at få gang i et af vore fly. Med de mange besøgende til Nostalgi Dagen skal der nok blive mange tilskuere når der skal køres motor test. Sidste frist for tilmelding er fredag den 31. august på mailadresse: **f35@draken.dk** eller telefon: 86661009.

GENERALFORSAMLING 2012

Ordinær generalforsamling finder i år sted lørdag den 27. oktober klokken 13:00. Stedet er igen i år Flyvevåbnets Historiske Samling overfor Gedhus vagten. Sidste tilmelding er fredag den 19. oktober, igen på ovennævnte adresse og telefon.

TAK

Draken Team Karup vil gerne takke følgende for design og fremstilling af den nye disk til vores udstillingsstand: Ulrich Krog og Tommy Christian Olsen
Vi vil gerne takke følgende for sponsorat af materialer til og design af den store Draken silhuet der skal udsmykke bagvæggen i vores stand: Fa. LeeSign A/S og Bent Skytte. Endelig vil vi gerne takke fa. New Store Europe Danmark A/S for rabatter og sponsorat af produktionsomkostningerne for vores nye disk til udstillingsstanden.

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. Ole S. Nielsen
Helikopter Wing Karup

Suppleant

H.C. Jensen
Ahornvej 17
7400 Herning

Suppleant

Svend Bitsch
Ole Rømers Vej 12
7500 Holstebro



Målsætningen for **DRAKEN TEAM**

KARUP er: At skabe og fastholde interessen for Draken flyene: **AT-158** og **AR-113** 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.

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 gange om året, og du får mulighed for at høre **AT-158** og **AR-113** starte op.

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

Andelskassen

vores lokale bank....



Vores sponsor
Frederiks Andelskasse
www.andelskassen.dk