



PROGRAM FOR AKTIVITETER I SCANDINAVIAN IFFR 2004

Som Activity Leader for seksjonen i 2004 så legger vi opp til følgende aktiviteter dette år.

FLY-INN FAGERNES, ENFG I PÅSKEN 4-12 mars og ÅRSMØTE FLY-IN FREDRIKSTAD AUGUST 2004

Jeg og min familie og andre flyinteresserte medlemmer av Norsk Aeroklubb har de siste 15 årene lagt påsken til Fagernes. Dette gir en unik mulighet til og kombinere familieliv og skisportsaktiviteter som hører påsken til med flyging og luftsportsaktiviteter. Vi bor på Fagernes Quality Hotell som har meget god standard og våre priser er sterkt rabatterte. Normalt så er våre flyaktiviteter i påsken på flyklubbens 1000m lange brøytet flystripe på isen 200 meter fra vårt hotell. Hvis forholdene er vanskelige på isen, bruker vi ENFG som ligger 10 min biltur fra hotellet. Fagernes ligger midt i Norge med flere store skisentre i nærheten. Kun 15 min flyging nordover fra Fagernes, kommer vi til Jotunheimen med fjell og isbreer opp til 9000ft som vil gi oss meget flotte flyopplevelser. Programmet blir ikke så veldig formelt men vi hygger oss i felleskapet på hotellet, i skibakken eller i luften.



FAGERNES  VALDRES



9.4.04 fra kl 10:00 Planlegging, briefing av felles flytur over Jotunheimens snøkleddede topper og isbreer. Avgang ca kl 12:00 og vi er tilbake til lunch på hotellet.

10.4.04 IFFR World Cup på Ski Felles transport til Beitostølen skisenter for en dag i bakken eller på langrenn.

11-12.4 04 Hjemreise

For de som kommer med fly så vil det bli sørget for at det er biler tilgjengelig til utlån så man kan farte litt rundt på

4.4.04 til 7.4.04 Ankomst ENFG Felles samvær på hotellet i skibakken eller i luften

6.4.04 kl 19:00 Medlemsmøte Fagernes RK på hotellet

7.4.04 kl 18:00 Vi samles i restauranten til en velkomstdrink, Orientering om påskens program for hotellet og briefing vedr bruk av flystripen på isen.

Jeg kommer tilbake i februar med aktuelle priser på hotellet og påmeldingsskjema. For nærmere info, vennligst kontakt meg

Dere kan også gå inn på www.beitostølen.com eller www.fagernes-hotell.no/plantegn.html

Rolf Mikkelsen

Scandinavian IFFR

Informationsskrift för medlemmar i den Skandinaviska Sektionen av International Fellowship of Flying Rotarians.

<http://www.iffr.net>

Redaktion:

Koordinerande editor: Sven-Erik Jönsson

Stenhuggarevägen 36B,
SE-310 42 HAVERDAL
tfn bost. +46 35 51498
tfn arb. +46 35 149000
telefax arb +46 35 35791
e-mail: se.jonsson@telia.com

Editor Finland: Bengt Hellsten

Mariegatan 13B, FIN-22100 Mariehamn
Tfn +358 18 12961
040 738 6897,
e-mail: bihellsten@aland.net

Editor Norge: Per Staff

Bolgebakken 11, NO-6507 Kristiansund
tfn bost. +47 7167-5384
tfn arb. +47 7167-5384
telefax: +47 7167-6902
e-mail: per.staff@c2i.net

Scandinavian IFFR avses utkomma ca 4 gånger per år med följande prel. utgivningsmånader: December, Mars, Juni och September. Manusstopp är den 20 i månaden före.

Tryckt av Gunnar Hermansen, Norge IFFR # 5994

Scandinavian Section of IFFR

Styrelse och funktionärer 2003/2004

Chairman	Audun Johnsen
Inkom. chairman	Bo Johnsson
Secretary	Sven-Erik Jönsson
Treasurer	Øyvind Krokeide
Data-coordinator	Bo Nåsell
Editor	Sven-Erik Jönsson
Arkivarie	N.A Bergquist
Section Activity Leader	Rolf Mikkelsen
Country Leaders	DK Louis Ludvigsen
	FIN Gustav Rosenlew
	NO Per Nygaard-Østby
	SE Bo Johnsson
Revisor	Arnulv Lemme
Valberedning	Audun Johnsen och Kurt Bjerneby.

Årsavgift IFFR år 2000 300,- SEK
Postgiro konto: Sverige: 4038407-5
Danmark: DKK 270,-
Norge: Konto 7177 05 55005 (IFFR Norge)
V/Øyvind Krokeide. NOK 300,-
Finland: IFFR konto Nordea Bank,
konto 200518-44447 EUR 42,-

Årsmøte Fly-in Fredrikstad August 2004

Årets Fly-In og årsmøte blir avholdt i Fredrikstad i Østfold Fylke, Norge. Byen har ca 70000 inbyggere og ligger ca 100km syd for Oslo og 30km vest for Svinesund. Fredrikstad er en kystby med en meget fin skjærgård og hvalerøyene som et meget populært ferie og rekreasjonsområde.

Planleggingen er i full gang og vi har allerede hatt et planleggingsmøte. Utifra responsen fra Kalmar så vil vi også i år arrangere møtet over 4 dager, fra 19 til 22 august.

Vi møtes på Rygge Flyplass ENRY på torsdag og det vil bli omvisning på flystasjonen før vi reiser til Hotellet som ligger i sentrum av Fredrikstad. Programmet er ikke helt klart i detalj men jeg kan nevne følgende som er satt opp på programmet

- Skjærgårdstur med charterbåt hvor vi besøker Hvalerøyene og lunch ombord.

- Felles flytur ca 100km til Klaten Flyplass på Storefjell. Flyplassen ligger på ca 900 meters høyde og vi vil ha en lunch på Storefjell Høyfjellshotell og bruke dagen på

- hotellets fasiliteter og i den norske fjellheimen.

- Guidet tur i Gamlebyen i Fredrikstad. Gamlebyen er omgitt av voldgraver og all bebyggelsen er fra 1600 tallet.

- Besøk og lunch på Roald Amundsens minne. Fødestedet til Norges kjente polarhelt er gjort om til museum og utsstilling.

Sett allerede av tid til årets Fly-in og årsmøte.

Mere informasjon og detaljert program kommer i neste buletin.

*Rolf Mikkelsen
Section Activity Leader*



*Rolf Mikkelsen, Fredrikstad,
Norway*

Kalmarin kokous ja vähän muutakin



Isäntiä sekä osa Suomen joukkueesta Kalmarissa Henrik Nordenswan, Per-Olov Olson, Elisabeth Zander, Herbert Zander, Karl-Göran Eriksson
”Kuva: Bengt Hellsten”

Kuten tämän bullettiin viime numerosta selvisi tapahtui IFFR jaostomme vuositapaaminen Ruotsin Kalmarissa elokuun 21 - 24 päivänä. Osallistujia oli normaalia hiukan vähemmän eli 15 konetta ja 55 henkeä. Edustus pohjoismaiden ulkopuolelta oli jälleen huomattava; koneita oli tullut useita kappaleita Englannista / Skottlantista, Belgiasta ja Saksasta. Myös maailmanpresidenttimme Tony Watson USA:sta osallistui, tosin ei itse lentäen. Meitä suomalaisia hakeutuu valitettavan vähän näihin tapaamisiin; tällä kertaa kaksi konetta viisine ohjaajineen / matkustajineen oli kelvollisissa keleissä saapunut paikalle. Ohjelma oli mahtava ja erinomaisesti organisoitu. Ensimmäisen varsinaisen kokouspäivän teema oli ”lasivaltio” eli tutustuminen Kalmarin tuntumassa sijaitseviin lukuisiin lasitehdaskuuluuksiin (Orrefors, Boda jne.). Toisena päivänä taas kierrettiin Öölantia käyden mm. Ruotsin kuninkaallisten Solliden kesäasunnossa. Alusta loppuun nautittiin erittäin mukavasta yhdessäolosta lentävien rotariveljien ja heidän vaimojensa / tyttöystäviensä / lapsinensa jne. seurassa. Myös aineellisesta hyvinvoinnista oli huolehdittu erinomaisesti, huipentuen launtain juhlaillalliseen kaikkein syötävimeen ja juotavimeen. Puheita, palkintojenjakoja sekä lopuksi tanssituokio kuului tietysti myös asiaan. Kokouksen päävetäjä ei muuten ollut lentävä rotariveli vaan sisar, Elisabeth Zander. Hän on tämän harrastuksen ohella myös ehtinyt toimia muun muassa klubinsa presidenttinä.

Tapaamisen yhteydessä pidetyssä vuosikokouksessa päätettiin pitää ensi vuoden kokous Norjan Fredrikstadissa (saapumispaikka Ryggen lentokenttä) mikä on meille suomalaisille varsin hyvä uutinen koska tämä kaupunkihan sijaitsee Norjan vuoriston tällä puolella, jopa Oslostakin hieman tännepäin. Ajankohta on elokuun 20 - 22.

Seuraava, eli vuoden 2005 kokous tulee jälleen Suomen niskoille hoidettavaksi ja sen ovat pariskunta Matti Jyllinmaa / Sari Harvia jo tässä vaiheessa suostuneet vetämään. Paikaksi tulee tietysti Jyväskylä / Tikkakoski mikä on todellakin meidän kannalta ”kirkko keskellä kylää”. Kiitos teille Jyllinmaat!

Kuten sanottua valitettavan harvoin näkee näihin lentävä rotari kohtaamisiin omasta maastamme lähteneitä. Suuria etäisyyksiä voidaan tuskin pitää ainoana syynä. Onhan niihin yleensä esimerkiksi Skottlantista ja Etelä Saksasta vähintään saman verran matkaa. Tulkoon tässä myöskin mainituksi että tapaamisten viralliseksi kieleksi on melkein täysin vakiintunut, itse vuosikokousta lukuunottamatta, englanti joten skandinavian kielten taitamattomuus ei saisi olla esteenä osallistumiseen.

Joskin nämä vuosikokoukset ovat muodostuneet meidän jaostomme ainoaksi suurtapaamiseksi on silti pyrkimys siihen että maakohtaistakin toimintaa olisi tämän ohella. Tämä ei ole tosin kovinkaan suuressa mittakaavassa toteutunut mutta joitakin hyviä esimerkkejä kyllä löytyy. Niin ollen allekirjoittanut kävi joitakin vuosia sitten yhdessä ruotsalaisten järjestämässä yhden päivän tapaamisessa. Paikka oli tunnettu ilmailukaupunki Linköping missä mainion lounaan ohella tutustuttiin mm. sen erittäin käyntiarvoiseen museokaupunkiosaan sekä, ennen kaikkea lentopaikka Malmenissa sijaitsevaan Ruotsin merkittävimpään ilmailumuseoon.

Tämä pieneksi vihjeeksi meille itsellemme; miksi emme mekin voisi lentää jonakin kauniina

Jatk. seuraava sivu.

kevätläuantaina johonkin sopivaan paikkaan, ateriaomaan, tustumaan paikkakunnan nähtävyyksiin ja ennen kaikkea oppia tuntemaan toisemme. Kuka tekee aloitteen?

Muuten kysymys siitä mitenkä saisimme organisaatiomme karttumaan on aina ollut esillä vuosikokouksissa. Paljon on puhuttu ja onhan jonkun verran saatu aikaankin varsinkin Ruotsissa joka lienee pohjoismaiden "lentävä rotari tihein" maa. Kuitenkin tulee säännöllisesti esille että tieto tämän toverikunnan olemassaolosta on hämmästyttävän vähäinen. Näin ollen olisi varmaan useita jäseniksi mainiosti sopivia rotariveljiä joille viesti yksinkertaisesti ei ole mennyt perille. Siis tietoa täytyy levittää! Toinen keino on että me ehdotamme omasta ystäväpiiristämme jäseniksi omaan klubiimme sellaisia henkilöitä jotka samalla liuskahtaisivat IFFR:ään! Miettikää asiaa ja antakaa tästä ja muistakin meidän yhteisistä asioistamme palautetta allekirjoittaneelle.

Lentävin rotariterveisin / Bengt Hellsten

Norsk Luftfartsmuseum – verd et besøk



I forbindelse med IFFR sin "Air Meet" i 1996 i Bodø var det lagt inn et besøk ved det som da het Norsk Luftfartssenter. Vi satte pris på besøket og ønsker dere velkommen tilbake når det måtte være aktuelt.

Det har skjedd store endringer siden IFFR sitt besøk i 1996. Vi har gått fra å være en attraksjon rundt flyging til et attraktivt nasjonalt luftfartsmuseum med sterke internasjonale relasjoner. Av aktiviteter som ikke er synlig for publikum til daglig, men viktig for et nasjonalt museum, er bl a forskning og restaurering med gjenoppbygging av historiske fly. I profileringen av norske kvinnelige flyger, bygger vi en kopi av det første flyet eid og fløyet av en norsk kvinne. Det finke "Sääski" (Måken) flyet til Gidsken Jacobsen vil stå ferdig

om vel et års tid. Vi samarbeider med museer i England og Tyskland for å restaurerer henholdsvis en Gloster Gladiator og to tyske Junkers 88 fra siste krig. Den først norske Norseman sjøfly, hentet fra Finnmarksvidda i fjor, er også under oppbygging.

Innen forskningsavdelingen har vi bl a en doktorgradsstipendiat, og vi bidrar og deltar i nasjonale og internasjonale konferanser. I tillegg arrangerer vi hvert tredje år vår egen internasjonal forskningskonferanse rundt den kalde krigen.

Av nyheter og mer i øyenfallende aktiviteter kan nevnes en forbedret utstillingen med bl a Widerøes første Twin Otter fly og det norskbygde Polar 5 flyet. Braathens SAFE aller første jet-passasjerfly, en Fokker F-28 Fellowship ble i høst hentet hjem fra Peru. Den er i skrivende stund ikke klar for utstillingen da den først må monteres og males i Braathens originale farger. I fjor anskaffet vi den første og foreløpig eneste F-16 simulatoren i Skandinavia som fysisk beveger seg tredimensjonalt. Velkommen til en svimlende opplevelse.



Spitfire på Bodø Flymuseum

Vi gjennomførte i år organisert undervisning for vel 8000 elever fra grunnskolen, og har bygd et eget "fysikkrom" for undervisning om luft og flyging. Tilhørende undervisningsopplegg heter "Fra luft til løft". Vi tilbyr to til tre temporærutstillinger i året. "Flaggermus, Tropefisker, Det gåtefulle Kina, Flygeren Roald Amundsen og Bodø brenner" er eksempler på temporærutstillinger. Vi har foredrag, kåseri og filmkveld i gjennomsnitt hver 14 dag. Cafe "Gidsken" har alle rettigheter og serverer alt fra kaffe og kake til flere retters middag. Frister det med et besøk på Norsk luftfartsmuseum? Du vil da være blant de 50000 som velger oss hvert år. Vi er åpne 7 dager i uka.

Per Staff

Egenpresentasjon: Per Nygaard-Østby



*Per Nygaard-Østby
Country Activity Leader for Norge 2003-2004
President 1999/2000 i Bekkestua RC.*

Jeg er "innkalt til verneplikt" igjen i IFFR-Norge. Jeg satt også som norsk Country Leader i årene 2000-01 da vi arrangerte det tradisjonelle Årsmøte / Fly-in i Haugesund. Dessverre blir det litt mye Tordenskiolds soldater i vår organisasjon. Men det får vi forsøke å gjøre noe med etter hvert.

Jeg er medlem av Bekkestua Rotary Klubb og har vært det siden 1982. Jeg var president 1999/2000 og hadde gleden av å være vert for klubbens 25 års jubileum. Presidentåret var et lærerik og særdeles hyggelig år. Som president lærer man medlemmene å kjenne fra en annen side, som er udelt positiv.

Av yrke er jeg tannlege, Spesialist i Periodonti (tannløsningssykdommer). Til daglig driver jeg privat praksis med 14 ansatte. Hvorav flertallet er tannpleiere. Disse er helt nødvendig for at vi skal kunne gi den behandling pasientene trenger. En slik praksis som jeg driver er basert på pasienter henvist fra andre tannleger, fordi de har langt fremskreden tannløsningssykdom. Denne sykdommen rammer alle mennesker i større eller mindre grad og gir ingen smerter. Så husk alltid å spørre tannlegen om din tilstand! Jeg er også engasjert i klinisk undervisning av tannlegestudenter på UiO, samt noe forskning på rotter.

Min flygerbakgrunn er som de fleste andres. En dragning som man ikke kunne riste av seg på tross av iherdige forsøk fra ektefelle og familie. Jeg har fløyet siden 1979, hatt instrumentbevis siden 1992 og twin-utsjekk siden 1999. Hadde et kurs i akroflyvning for 16 år siden og fikk prøve meg igjen i en Christen Eagle for noen uker siden. Det skal det definitivt bli mer av!

Dessverre er det blitt begrenset anledning til flyvning i de siste par år. Dette skyldes primært at flyplassen er blitt lenger unna (ENGM for vårt sameie inntil i år) etter at ENFB forsvant, samt kostnadene, hvorav avgiftene utgjør en betydelig del.

Det påligger formannen å bidra til et godt miljø i vår seksjon. Men for at dette skal lykkes må også medlemmene slutte opp om de aktiviteter som blir iverksatt.

Jeg har ambisjon om å arrangere et høst/vinter-møte i løpet av desember-januar. Jeg kan tenke meg å henlegge møtet til Havarikommisjonen (de er ikke spurt enda!). Dette kommer jeg tilbake til så snart noe konkret foreligger.

Til høsten er Norge vertskap for årets fly-in som tenkes avholdt på ENRY / Fredrikstad. Så ta dette evenementet med i planene for august!

Per Nygaard-Østby

Från USA till Sverige i en Cessna 172

I slutet av sommaren fick jag en förfrågan från Mark Ewaldsson i Borås Flygklubb om jag ville flyga hem en Cessna 172 från USA. De hade på något sätt fått vetskap om att jag ibland gör sådana flygningar. Efter lite mer information om flygplanet, så sa jag ja till uppdraget. Flygplanet fanns utanför New York. Jag tipsade om Telford Aviation i Bangor som kunde installera ferrytank.

Några veckor senare ringde Mark igen och berättade att flygklubben köpt flygplanet. Han berättade att det var mycket fint, årsmodell 2000 och bra utrustat, inkl King GPS med moving map samt höjdhållande autopilot. Nu skulle ferrytank installeras och flygplanet få svensk registrering innan hemflygning och det skulle vara klart i vecka 42.

Efter 11 september 2001 accepterar inte längre flygbolagen att ta med en livbåt som resgods eftersom den innehåller en patron med kolsyra för uppblåsning. Frågan var hur jag nu skulle få över min livbåt, som just kommit från USA efter en flygning jag gjorde med en Mooney till USA förra året. Otur att den inte var kvar däröver. Efter diverse telefonsamtal visade det sig vara möjligt att skicka den som "farligt gods" med flygfrakt, men det skulle kosta ca 4000 kr. När det sedan visade sig att en ny 4-6 mans livbåt skulle kunna inköpas för ca 1100 USD, då bestämde sig Borås Flygklubb för det alternativet istället och det var det bästa för mig.

I början på oktober var ferrytanken var installerad. Jag bestämde mig då för att åka över till USA den 22 oktober. Besiktning samt svenskregistreringen skulle bli klar till dess. När väl FAA hade besiktigat tankinstallationen, så kunde flygplanet avregistreras i USA, det hade registreringen N158ME. Efter en bekräftelse från FAA att det var avregistrerat kunde svenska luftfartsverket registrera det som SE-LVT. Den 22 oktober närmade sig och först måndag den 20 fick luftfartsverket bekräftelsen från USA och dagen därpå hade Mark fått interimregistrerings- och luftvärdighetsbevis

och de skulle finnas på Landvetter den 22 så jag kunde hämta dem där.

Den 22 oktober kl 11.50 åkte jag med KLM till Amsterdam och därifrån vidare till Detroit. Här hade jag endast 1 ½ timme på mig till anslutningsflyget till Bangor. Det tog väldigt lång tid att passera passkontrollen och jag missade mitt flyg till Bangor. Nästa plan skulle gå om drygt 2 timmar, så det var bara att vänta. När jag vid 23-tiden ankom till Bangor var det lätt snöfall. Funderade på hur vädret skulle komma att bli nästa dag, men kunde endast konstatera att jag ändå inte kunde göra något åt det.

Redan kl 08.00 nästa morgon steg jag in hos Telford Aviation och träffade den mekaniker som installerat ferrytanken. Jag hade med mig en kortvågsantenn, en spänningsomvandlare 24-12 volt samt min kortvågsradio. Flygplanet hade 24 volts system och min kortvågsradio går på 12 volt. Teknikern installerade nu kortvågsantennen och spänningsomvandlaren och jag kunde ansluta min kortvågsradio. Ute var det duggregn och snålblåst. Strax intill Telford Aviation ligger Bangor Flight Service Station, där man får väder och lämnar färdplan. Jag gick dit och fick en bra väderbriefing. Vädret skulle vara bättre i St. John's än på Gander, men mycket vind på båda platserna. Till att börja med skulle 0° isotermin ligga på 3000 ft och stiga till över 10000 ft vid New Foundland. Jag skulle få ca 20-30 kt medvind på sträckan och efter att ha gjort navberäkningar kunde jag lämna in en färdplan med beräknad flygtid på 6 timmar och 30 minuter. Starttid satte jag till 16.30 UTC, dvs. 12.30 lokal tid. För säkerhets skull har jag alltid två klockor på mig när jag gör sådana här flygningar, en med UTC tid och en med den lokala tiden, annars blir det för svårt.

Jag lämnade in färdplan och fick ordnat exporthandlingar till tullen på Bangor. Under tiden bogserades SE-LVT ut på plattan och förstod att Telford Aviation nu var klara. Tankning ordnades och jag uppskattade att ferrytanken skulle vara fylld till minst hälften. Jag passade på att inhandla coca-cola och lite choklad att ha med på resan. När man flyger in i Kanada måste man ha fått ett förhandstillstånd från Kanadensiska tullen och jag ringde därför CANPASS och fick ett tillståndsnummer.

Till sist, efter att ha utfört daglig tillsyn, kunde jag nu ta plats i flygplanet. Jag tog god tid på mig att bekanta mig med utrustningen och checklistan, eftersom det var ett bra tag sedan jag flög en Cessna 172 och just detta flygplan hade jag inte flugit tidigare. Det var verkligen trångt. I höger framsits hade jag livbåt, kartor och manualer samt kortvågsradio. På golvet framför höger förarstol fanns en extra bränslekran, där jag kunde välja flygplanets ordinarie tankar eller ferrytanken samt en extra bränslepump för ferrytanken. Detta var egentligen en reservpump i händelse att den ordinarie pumpen skulle bli obrukbar. Där fanns också vid sidan om den extra bränslekranen, ett hjul för kortvågsantennen med ca 40 meter kopparwire upprullad. När kortvågsradion används, måste jag rulla ut denna antenn till exakt längd som stämmer överens med den frekvens som jag då skall använda på kortvågsradion.

Flygplanet hade insprutningsmotor som gjorde det mer lättstartat än förgasarmotor. Övrig utrustning var dubbla com, dubbla nav, den ena med ILS, en ADF, transponder och en King KY 94 GPS med moving map samt en autopilot typ King KAP 140 med höjdhållning och preselect altitude. Autopiloten hade även en röst som bl.a. ropade "ALTITUDE !" när jag hade 1000 ft kvar att stiga.



Borås Flygklubbs nya Cessna 172S, 2000 års model med ny svensk registrering SE-LVT fotograferad på Bangor flygplats i USA före starten mot Sverige.

Försökte jag flyga manuellt med autopiloten inkopplad ropade den "PROGRAM IN MOTION !" så jag behövde ju inte känna mig helt ensam i flygplanet.

Jag startade upp, lyssnade av ATIS och ropade upp Delivery och fick färdtillstånd innan jag kontaktade Ground för taxi. Kl 13.00 lokal tid, dvs. kl 17.00 UTC var jag i luften och ropade strax upp Departure som bekräftade radarkontakt och jag fick svänga upp mot VOR-fyren Fredrictown som var min första waypoint 121 NM från Bangor. Jag hade fått klart att stiga till 9000 ft. Det var mest moln och flygplanet steg långsamt. När jag låg på 8000 ft steg flygplanet med endast 200 ft per minut och när jag såg att det blev ett tunt lager av is på vingframkanten begärde jag att få ändra marschhöjden till 7000 ft, vilket beviljades. På 7000 ft låg jag mellan ett par molnskikt. Jag hade till att börja med ca 20 kt medvind och den skulle öka ju längre upp i Kanada jag kom. Det var endast någon mm is jag hade fått och det märktes inte på farten. Efter Fredrictown svängde jag 20 grader höger till ny kurs 098 mot Moncton som jag skulle passera efter 36 minuter. Nu flög jag i fint väder och över moln. Temperaturen steg långsamt och snart hade isen på vingframkanten försvunnit. Jag passerade Charlottentown VOR och satte kurs mot YQY VOR som ligger vid Sydney i närheten av Halifax. Efter Sydney hade jag 283 NM till nästa waypoint som var en intersection som hette LEXAK. Montreal ropade upp mig och informerade att St Johns hade fått sämre väder, ¼ miles sikt och 100 ft vertikalt i FG. Jag bad att få vädret för Gander, som visade sig ha bättre sikt och molnhöjd än prognosen, men det blåste 25 kt och upp till 35 kt i byarna. Efter LEXAK bad jag att få ändra destination till Gander. Sista 200 NM hade jag mer än 60 kt medvind och min Groundspeed var 180 kt. Fick radarledd inflygning till bana 20 på Gander och när jag svängde in på ca 8 miles final gick farten över marken ned till 50 kt. Det var ganska turbulent i luften och när jag var nere på 1800 ft såg jag banan. Det började nu bli mörkt. Landningen gick fint, men jag fick taxa försiktigt i den kraftiga vinden och tänka på varifrån jag hade vinden och hålla ned roderorna mot vinden. På parkeringsplatsen fick jag hjälp av tankningspersonalen på Shell med att förankra flygplanet. Bestämde mig för att tanka nästa morgon. Besökte meteorologen för att få uppgifter om beräknade vindar över Atlanten nästa dag. Shell som också fungerar som handlingagent skjutsade mig till Sinbad's hotell i Gander.

På hotellet satt jag och räknade på vindar för flygning till Reykjavik och till Shannon. Så som prognoserna såg ut, skulle jag ha ganska bra medvind till Reykjavik. Till Shannon skulle det vara en medvindskomponent till att börja med, sedan mest sidvind eller någon motvind och kalkylerna visade

på mer än 15 timmar till Shannon. Ute tjöt vinden, det märktes att det var 35 kt i byarna.

Nästa morgon var jag uppe strax efter kl 4 på morgonen. Shellmannen kom och hämtade mig 10 minuter efter att jag ringt honom. Vi började med att tanka upp flygplanet. Vinden hade mojnats och nu blåste det inte mer än 14 kt.

Efter tankning blev det ett besök hos meteorologen och jag kunde konstatera att vindarna var de samma som jag fick föregående kväll. Nu fick jag dessutom vindar som gällde framåt kvällen för sista biten av dagens långa flygning. Jag beslöt att destinationen skulle bli BIRK (Reykjavik). Risk för isbildning syntes vara liten, jag skulle få plusgrader ända fram till ca 300 NM före Island, där temperaturen skulle sjunka. Vid Island låg 0-graders isotermin på 3000 ft. Prognosen för BIRK var ganska bra väder, sikt 10 km och SCT på 2300 ft med RASH. Alternativet blev BIKF (Keflavik). Beräkning av färdplanen visade på en flygtid av 9 tim 45 min och jag angav FL 90 som marschhöjd. Jag faxade en ansökan till Islands luftfartsmyndighet, i enlighet med deras bestämmelser, med begäran om tillstånd att få flyga via Island med ferryutrustat flygplan och speciellt luftvärdighetsbevis. Bifogade också en kopia på flygplanets försäkringsbrev som intygade att jag hade erforderlig försäkring för Island, inkl search and rescue. Tillståndet från Island kostade 70 USD och debiterades via mitt kreditkort.

Efter frukost och proviantering med sandwich satte jag på mig överlevnadsdräkten och försökte göra det så bekvämt som möjligt på förarplats. En sista kontroll att jag hade allt som jag kunde behöva inom räckhåll. Ropade upp, fick taxitillstånd och taxade ut. Fick oceanic clearance dvs. det speciella färdtillståndet för flygning till BIRK och klart att ställa upp bana 20.

Startsträckan, nu när jag hade fylld ferrytank var ungefär dubbelt så lång som med normal last. På 1000 ft svängde jag upp mot kurs. Redan på 2000 ft hade jag ordentlig medvind. Flygplanet steg till att börja med 500 ft per min, men när jag kommit upp till 7000 ft så var stigprestanda endast 200-300 ft/min och jag fick mot slutet plana ut för att accelerera upp och sedan utnyttja farten för att stiga ytterligare några hundra ft, men upp till FL 90 kom jag. De första två timmarna var vädret fint, endast tunna moln långt nere vid havsytan, men sedan hade jag några timmar då jag flög mellan molnskikten och ibland i moln. Det var några plusgrader och inga problem med isbildning. Medvinden var under de första 2-3 timmarna mycket bra och min GPS visade en groundspeed på upp till 180 kt. Under första timmen hade jag kontakt med Gander via VHF radion men vid 050 W skulle jag ropa upp på HF-radion. Antennen hade jag rullat

Forts. nästa sida



SE-LVT i Halmstad före start till Borås på söndagen. Från Bangor till Borås blev det drygt 26 flygtimmar.

ut och trimmat in längden för att stämma mot frekvensen. Men det var oerhört mycket störningar på radion och jag lyckades inte få någon kontakt. Efter en stund ropade jag istället upp ett trafikplan jag hörde på VHF frekvensen och bad dem vidarebefordra min positionsrapport till Gander. Det skulle senare visa sig vara lika mycket störningar på kortvågsradion hela dagen och ständiga problem med att sända positionsrapporterna som skall göras var 5°. Jag fick senare veta att störningarna berodde på intensiv solaktivitet. På radion hörde jag även ett annat långsamt flygplan som låg betydligt längre norrut, och som också flög österut. När jag hade 2-3 timmar kvar till BIRK hörde jag ytterligare ett USA-registrerat flygplan rapportera position som var ganska nära min och som tydligen flög något snabbare än jag. Det låg på FL 130. När jag landade på Reykjavik stod en Mooney parkerad som visade sig vara detta flygplan, som då kommit fram före mig. Där stod även en annan Cessna 172 som var den jag hört tidigare längre norrut. Den hade kommit från Gander och skulle till Wick i Skottland.

Inne på flygplatskontoret fick jag reda på att man hade bokat ett hotellrum på Hotel Loftleider åt mig i flygplanets namn, SE-LVT. Jag lämnade in en färdplan för nästa dags flygning till Göteborg. Hotellet ligger intill flygplatsen, endast 20 meter från där jag parkerat Cessnan. Väl uppe på hotellrummet ringde jag hem för att berätta att jag nu var på Island.

Reykjavik flygplats är stängd för start mellan kl 0000 – 0800. Jag planerade för att komma iväg så snart som möjligt därefter. Vädret såg ganska bra ut, kunde vara risk för is från 2500 ft vid Island, men på FL 90 borde jag vara väl över molnen. Jag skulle få 20 kt medvind.

Vid daglig tillsyn noterade jag att oljan stod något lågt och jag beställde 2 liter, men fick vänta i 25

minuter innan jag fick dem och därför var jag inte i luften förrän 0845 UTC. Jag hade i färdplanen angett att jag ville stiga söderut för att ha hav under mig om jag skulle behöva sjunka pga isbildning, men på 3000 ft blev jag ombedd att svänga upp på kurs 090°. Jag accepterade detta med tillägg att om jag skulle behöva sjunka pga isbildning, så ville jag få svänga söderut och detta bekräftade flygledaren skulle vara o.k. Men jag var snart över molnen och hade inga problem med is. Efter VOR-fyren Ingo som ligger på sydöstra Islands kust gick jag åt sydöst mot Färöarna och vidare över Shetlandsöarna. Mellan Shetlandsöarna och Norska kusten låg en kallfront med en del cumulus och jag fick under en kortare sträcka stiga till FL 130 för att komma över. Jag passerade över Stavanger då solen gick ned i väster och jag flög vidare mot Kristiansand och därifrån över Skagens nordspets mot BAK VOR vid Göteborg. Det blev inflygning från sydväst mot bana 03 på Landvetter där jag landade kl 1900 lokal tid.

När jag kom in till tullen, så kom Mark Ewaldsson och ytterligare en medlem från Borås Flygklubb. De var mycket intresserade av hur allt hade fungerat och följde med ut till flygplanet när jag skulle flyga vidare söderut och hem. Vi hade avtalat att jag nästa dag, efter att ha plockat av kortvågsantenn, skulle flyga upp planet till Borås.

Sven-Erik Jönsson

**God Jul
och
Gott Nytt År**