



## Snart ses vi i Tikkakoski-Jyväskylä

I Tikkakoski finns Mellersta Finlands Flygmuseum med huvudsaklig inriktning på Finska flygvapnets flygplan och utrustning och fungerar också som Finska Flygvapenmuseet. Museet är av mycket hög klass och internationellt känt.



Några av de flygplan som använts av Finska Flygvapnet. Närmast skolflygplanet Fouga Magister, MiG-15 UTI trainer, MiG-21U and a MiG-21 F-13.

Foto: Matti Yrjölä.

Museet öppnades redan 1979 i en hangar på flygfältet. De första ideerna till flygmuseum föddes redan 1922 och sedan 20-talet har avställda flygplan ställts i förråd i avvaktan på ett museum. År 1968 började några frivilliga flygtekniker på sin fritid restaurera det första flygplanet en fransk Gourdou-Leseurre från första världskriget. Arbetet med att restaurera flera andra flygplan fortsatte under 1970-talet och 1979 fanns en tom hangar som man fick disponera som museum. År 1989 flyttade museet in i nuvarande lokaler, som tidigare använts som fabrikslokaler. För närvarande finns närmare 30 olika flygplantyper i museet, dessutom ett 60-tal motorer och annan utrustning. I museet finns också 400 skalamodeller. Av flygplanen betraktas minst sju flygplan som unika. Det mest unika måste en fighter från första världskriget av typ Martinsyde F.4 Buzzard vara som är det enda bevarade av hundratals producerade.

I museet finns även en utställning om finsk vapentillverkning.

I anslutning till museet finns en verkstad, där man för närvarande restaurerar en Breguet 14A2 från andra världskriget. Museet har ett eget bibliotek och en samling på mer än 60000 foton.

Finland är de tusen sjöarnas land. I programmet vid vårt möte i Tikkakoski/Jyväskylä är det på lördagen planerat en båtutture på sjön Päijänne. Vi kommer då att finna att Finland även är de tusende öarnas land.

Päijänne-Keitele är en 400 km lång vattenled, som sträcker sig från Lathi i söder till Savolax i norr. Päijänne är Finlands näst största sjö, med en yta på 14 km<sup>2</sup>. Sjön är också Finlands längsta och djupaste sjö. Den ligger i landskapen Mellersta Finland och Päijänne-Tavastland. I södra delen av sjön finns en nationalpark som består av mycket vackra öar och skär med stenklippor och sandrev. Området som klassades som nationalpark 1993, är mycket populärt för kanot- och båturer.

I sjön Päijänne finns det 980 vackra öar, där man med egen båt har goda möjligheter att koppla av och njuta av naturen. Förutom flertalet naturliga hamnar, finns det också minst 80 färdigbyggda gästhamnar som erbjuder god service åt "båtfolket". Du har möjligheten att uppleva olika kulturella evenemang, och det finns även många intressanta serier inom området, t.ex. forntida grottmålningar. Nationalparken Päijänne, kanalsystem, städer och de små byarna är verkligen värda att ta en närmare titt på.

Det är inte så underligt att nästan varje finne har sin egen båt. Det är faktiskt möjligt att ta sig från Jyväskylä till Helsingfors med båt, i varje fall om den inte är för stor.

Sven-Erik Jönsson

## Innehåll i detta nr

Snart ses vi i Tikkakoski - Jyväskylä .....	1
Kalender .....	2
Nya medlemmar .....	2
Program IFFR fly-in Tikkakoski 12-14 augusti ....	3
RI Convention 2006 i Malmö/Köpenhamn .....	3
Fly Around Scandinavia 2006 .....	4
Möte med RI president C-W Stenhammar .....	6
Med SE-LVB från Bangor till ESGP .....	6

# Scandinavian IFFR

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

## 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](mailto: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](mailto: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](mailto:per.staff@c2i.net)

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

## Scandinavian Section of IFFR

### Styrelse och funktionärer 2004/2005

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	Matti Jyllinmaa
Country Leaders	DK Svend Andersen
	FIN Gustav Rosenlew
	NO Audun Johnsen
	SE Elisabeth Zander
Revisor	Arnulv Lemme
Valberedning	Audun Johnsen och Kurt Bjerneby.

Årsavgift IFFR år 2005 300,- SEK

Postgiro konto: Sverige: 4038407-5  
Danmark: DKK 270,-  
Norge: Konto NO30 7177 0554 998  
Bankens BIC: DNBANOKKXXX (IFFR Norge)  
v/Øyvind Krokeide. NOK 300,-  
Finland: IFFR konto Nordea Bank,  
konto 200518-44447 EUR 42,-

## Kalender

June, 18-22, 2005: Convention in Chicago, the birthplace of Rotary.

June 23-30, 2005: Fly-around in North-East USA. Chicago - Niagara Falls - Portland, Maine - Groton, Conn. - Manassas, Virginia - Chicago. For details: [www.ifframericas.org/05flyaway.htm](http://www.ifframericas.org/05flyaway.htm)  
Contact: [caryl@brianandersen.net](mailto:caryl@brianandersen.net)

July 6, 2005 UK Section Fighter Command Visit Fly in to Denham (EGLD). Visit to the RAF War-time Fighter Command HQ after lunch at Denham.

15-17 July 2005: The first European Fly-in for Disabled Pilots ever, in cooperation with IFFR. Amougies Airport (EBAM)

Aug, 6-16, 2005: UK Section Baltic Fly-Around.

Aug 12-14, 2005: Scandinavian Section Annual meeting and Fly-In to Tikkakoski and Jyväskylä.

Aug 26-28, 2005: Benelux IFFR Fly-In event, Amsterdam. Fly In is at Lelystad Airport, the main happening will be in and around Amsterdam.

Sep 01-04, 2005: German/Austrian Section, St. Johann, Austria. Organizer: G. Hayn Tel. +43 15332666-0 [g.hayn@chemomedica.at](mailto:g.hayn@chemomedica.at)

Sep 9-11, 2005: French Section Main Meeting Strasbourg, France.

Sep 17-18, 2005: UK Section, Fly-in Norwich (EGSH) with visit to Radar Museum at RAF Neatishead

Oct 5-9, 2005: USA-SE Sektion Tullahoma, TN. Annual Staggerwing /Twin Beech/Bonanza Museum Fly In.

June 11-14, 2006: Convention in Malmö/Copenhagen. Fly-around Scandinavia days after. More informations later.

## Nya medlemmar

**John Grubbström**, Vretvägen 3 A, SE-168 57 Bromma. Classification: Emergency medicine. Member of Stockholm Västra Rotary Club. Airport: Bromma, ESSB.

**Stein Meum**, Krystallveien 17, NO-3478 Nærnes, Norway. Classification: Airtransport. Member of Røyken Rotary Club. Airport: Kjeller. ENKJ.

**Bruno Rasmussen**, Ålegatan 37C, SE-216 15 Limhamn. Classification: Airlines. Member of Malmø International Rotary Club.

# The Annual Meeting and IFFR fly-in EFJY Tikkakoski, Finland 12–14<sup>th</sup> August 2005

## Program

### Friday 12th August

14.00 - 18.00	Arrival at EFJY Tikkakoski, transport to the Aviation Museum
18.30	Departure to Hotel Alexandra in Jyväskylä
21.00	Dinner at Hotel Alexandra

### Saturday 13th August

09.00	Scandinavian Section Annual meeting
10.15	Departure by bus to the Sauna World
12.00	Departure to Hotel Alexandra
14.30	Departure from Hotel Alexandra to boat harbor
15.00	Boat trip on lake Päijänne. A light meal will be served.
18.00	Return to Hotel Alexandra
19.00	Departure to Tikkakoski Officers' Club
20.00	Rotary 100 Years' Gala Dinner
24.00	Return to the Hotel

### Sunday 14th August

10.30	Lunch at the Hotel
11.30	Departure by bus to EFJY airport and homeward check-in

Single room 112 • per night

Double room 85 • per night/person.

All meals and lake tour included in the roomprice. The Gala dinner at the Air Force Officers Club costs 45 • per person (pay it there)

Read more at [www.iffr.net](http://www.iffr.net), you will find links to the airport and aviation museum

**Welcome to Finland!**

---

## RI Convention 2006 in Malmo/Copenhagen



I samband med RI Convention i Malmö/Köpenhamn kommer det att bli en IFFR-samankomst med middag och dans, förhoppningsvis på Flygmuseet i Roskilde.

Omedelbart efter convention, startar ett fly-around Skandinavien med planerad rout enligt kartan till vänster. Läs med på nästa sida om program. Vår medlem Svend Andersen, Danmark och IFFR-world president Angus Clark presenterar programmet vid Convention i Chicago nu i juni 2005.



## IFFR Scandinavian Sektion Fly Around 2006

### First day Thursday June 15 th.

Fly Around 2006 starts at Roskilde Airport EKRK in Denmark. We'll meet in the morning for a trip briefing.

After this we'll fly to the beautiful city of Västervik ESSW on the east coast of Sweden.

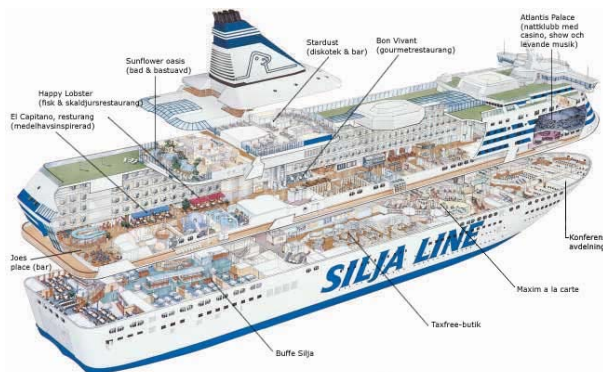
By late afternoon we'll go by train on a track built in 1879. It is the oldest and best-preserved railroad in Sweden. Somewhere along the trail we'll have a "come together party".



### Second day Friday June 16 th.

We'll leave Västervik in the morning and fly to Stockholm, capital of Sweden, and land centrally at Barkarby Airfield ESKB. From Barkarby we go by bus to the museum of Vasa for lunch and to see the Royal ship of King Gustav Vasa, which sank in 1628.

After the visit to the museum we board one of Silja Lines Cruise Ships. The big white boat holds 2852 passengers and will take us to the capital of Finland, Helsinki. The boat has a large pedestrian street with restaurants and shops. We'll wine, dine and dance all night long.



### Third day, Saturday June 17 th.

After a nice breakfast on board the ship we'll visit Helsinki and meet our Finnish Rotary friends, who will show us all the sights.

In the evening we'll board the Silja Line ship again and return to Stockholm.

#### **Fourth day Sunday June 18 th.**

After arriving in Stockholm in the early morning we will have some brief sightseeing. We will then head back to Barkarby airfield for take-off to Norway.



In Norway we will land in amazing mountain scenery at Fagernes Airfield ENFG. The airfield is located 2694 ft above sea level. We will be transported to Storefjell Hotel by bus, where we'll enjoy the grand nature of Norway.

#### **Fifth day, Monday June 19 th.**

After breakfast we'll go on a hike in the Norwegian mountains.

In the afternoon we will start our flight to Denmark.

The route will go over the mountains via the Moon Valley and over Vemork PowerStation (WW II Heavy Water Factory). Then it will head towards Rjukan passing by Gaustad Peak (recommended VFR height is 6000 ft).

This route is a very beautiful nature experience. We will land in Denmark at Sindals Airport EKSJ.



#### **Sixth day Tuesday June 20 th.**

The whole day is spent at Skagen, where two seas meet in an amazing way. Here there is much to see.

The Fly Around 2006 will end in the evening where we started it, at Roskilde Airport EKRK in Denmark.

## **WELCOME IFFR SCANDINAVIA SEKTION**

More information at [www.iffir.org](http://www.iffir.org) or contact Bo Johnsson +46 21 30 35 31, [bo@sitdown.se](mailto:bo@sitdown.se)



## Möte med RI president Carl-Wilhelm Stenhammar



*Carl-Wilhelm Stenhammar föreläser vid Distrikt 2400 distriktkonferens i Båstad den 21 maj.*

Carl-Wilhelm Stenhammar är vår RI president från 1 juli 2005 - 30 juni 2006. Jag hade möjligheten att få lyssna på honom vid Distrikt 2400 distriktkonferens som hölls den 21-22 maj på Hemmeslövs Herrgårdspensionat vid Båstad. Carl-Wilhelm Stenhammar kommer från Göteborg och är medlem i Göteborgs Rotaryklubb. Han är rotarian sedan 1974, och blir den andre svensk som tjänstgjort som RI president genom åren.

I ett halvtimmes långt anförande berättade han bl.a. om hur arbetet i Evanston fungerar. Han bor några kvarter från rotarys huvudkontor i Evanston utanför Chicago och är den förste RI-president som promenerar till kontoret. Tidigare presidenter har tagit tjänstebilen som står i garaget, men Stenhammar har funnit att det tar längre tid att köra med bilen den korta sträckan än att promenera. Han strävar efter att spara på alla onödiga kostnader, försöker resa till lägsta kostnad och bokar economiclass på flyget. En målsättning som Stenhammar har, är att minska kostnaderna inom rotarys administration. Samtidigt måste man förstå att rotary är en komplex organisation för att kunna fungera i 166 länder med olika förutsättningar, kulturer och juridiska regler.

*Sven-Erik Jönsson*

## SE-LVB från Bangor till ESGP

I månadsskiftet april-maj ferryflög jag en Cessna 172 från Bangor, USA till Göteborg-Säve. Aeroklubben i Göteborg hade köpt flygplanet i USA och ordnat så att det flugits upp till Bangor, där en verkstad monterat in en ferrytank och det mesta skulle vara klart när jag kom. Det återstod endast att montera in min kortvågsradio med antenn.

Jag anlände till Bangor sent på torsdagskvällen den 28 april och fredag morgon åkte jag över till verkstaden där flygplanet stod. Det var tillverkat 2003 och hade en total flygtid på ca 330 timmar. Efter att ha besiktigt flygplanet, kontrollerat att alla papper fanns och var korrekta samt stuvat in det demonterade baksätet med ryggstöd och min egen utrustning samt bagage var det klart att ge sig iväg. Där bak, där baksätet normalt är monterat, fanns en ferrytank som rymde 124 USG. Efter att ha tagit del av väderprognoserna bestämde jag mig för att korsa Atlanten via Reykjavik. På Goose Bay var det snöväder och därför fick jag gå en omväg via Gander som ligger på New Foundland.

Obligatorisk utrustning vid flygning över Atlanten är bl.a. livbåt, bärbar nödsändare, nödproviant mm. För kommunikation krävs HF-radio (kortvågsradio) och för navigation gäller förutom VOR och ADF även GPS. Med enmotorigt flygplan måste man dessutom vara klädd i överlevnadsdräkt.

Flygplanet hade redan en svenskt interimsregistrering, SE-LVB, men trots det så måste det finnas dokument utfärdade av amerikanska FAA, såsom ferrypermit och godkännande på ferrytankinstallationen med uppgift om hur mycket överlast som tillåts i samband med ferryflygningen. Före start måste man även kontakta CAN-PASS för att få flyga till Gander samt få ett tillstånd från Island för överflygning och landning med ferrytank installerad. Allt var avklarat till lunch och jag taxade ut för start kl 12.30. Vid kontroll före start konstaterade jag dock att flaps inte fungerade och det var bara att taxa tillbaka. En tekniker upptäckte att man glömt att ansluta en kabel under instrumentpanelen när man tidigare gjort ett arbete med avioniken.

Jag kom iväg ca 1 tim 30 minuter försenad. Routen gick via YFC VOR (Fredrickton) - YQM VOR (Moncton) – YYG VOR (Charlottetown) – UMETI intersection – CYQX (Gander). Molnovansidan låg på 7-8000 fot, men i höjd med Charlottetown fick jag be att få stiga till 11000 ft för att undvika moln. Det känns alltid behagligt att ligga över molnen och flyga i vackert väder. Från början låg 0° isotermin på ca 8000 ft, men sjönk efterhand för att vid Gander ligga på ca 5000 ft. Gander hade bra väder och jag landade på bana 13 kl 23.20 UTC, efter 5 timmar och 26 minuter i luften.

Jag tog mig in till Gander centrum och Sinbad's hotel som ligger några kilometer från flygplatsen. Beräkning av färdplan visade att det skulle ta 13 timmar från Gander till Reykjavik. Utanför New Foundland låg ett nederbördsområde, men det skulle vara plusgrader upp till 5000 fot, molntopparna skulle vara lägre än 7000 ft och därför valde jag FL 70, visserligen skulle jag få 5-10 kt motvind, men högre upp skulle jag få mer motvind. Magnetiska missvisningen är i dessa trakter mer än 30° west och det gäller att räkna rätt. Jag ringde in min färdplan från hotellet på kvällen.



*Aeroklubbens Cessna 172S på Bangor flygplats. invändigt i flygplanet syns feryttanken. I bakgrunden står en Bell Boeing MV-22 Osprey som just har landat. Vingen och rotorpaketen vrids för vertikal resp horisontell flygning och den startar och landar som en helikopter.*

*Lördag morgon den 30 april kl 0400.*

Jag checkade ut från hotellet samtidigt som taxin anlände. Ute på flygplatsen hade personal på Shell ordnat så att jag skulle få frukost i flygplatsens restaurang, trots att den egentligen inte var öppen förän kl 0800. Sedan skulle flygplanet tankas. Extratanken fick jag själv fylla på och det gäller att ta det försiktigt mot slutet, så inte bensinen flödar över. Daglig tillsyn, kände på vingovansida och där fanns det rimfrost. Lånade en trappstege och fick några tygtrasor som jag torkade rent vingar och stabilisator med. Jag tog på mig överlevnadsdräkten. I höger förarstol låg livbåt, jag hade min bärbara nödsändare på mig, och alla kartor som jag skulle behöva fanns tillgängliga. Ovanpå livbåt och pilotväskan låg kortvågsradion, allt stuvat med höger förarstols säkerhetsbälte som knappt räckte om. Min proviant i form av smörgåspaket och Coca Cola låg också åtkomligt.

Två timmar hade gått sedan jag lämnade hotellet, men nu var allt klart för avfärd och jag startade upp. På GPS mottagaren programmerade jag in positionen N50.00/W050.00 som var min första rapportpunkt över Atlanten. Fick taxitillstånd och klart ställa upp på bana 21 och gjorde motorkontroll där. Allt såg bra ut och nu kom IFR ocean clearance

för mig: "Gander ATC clearance SE-LVB to BIRK airport via Gander 3 dep – Direct 52 North / 050 West – 5520 North / 045 West – 58 North / 040 West – 6015 North / 035 West – 62 North / 030 West – DROMI – RK, expect 7000 ft, maintain 110 kt, departure RWY 21 – squak 6745 – departure frequency 132.1 – Read back!" Jag var beredd på det långa färdtillståndet och prickade av koordinaterna mot färdplanen, så det var inte svårt att läsa tillbaka korrekt. Fick klart starta och drog på. Startsträckan var väldigt lång, jag hade ju 30 % överlast. Dessutom ville jag ha bra marginal på farten innan jag började stiga. Jag var i luften UTC 08.37.

På 500 ft höjd kontaktade jag Gander departure på 132,10 och fick klart svänga vänster mot kurs. Cessnan steg i början med 500 fot per minut, men ju högre jag kom ju långsammare steg den. Jag var uppe på 7000 fot ungefär samtidigt som jag passerade ut över Atlanten. Under mig kunde jag mellan molnuggarna se kusten och framåt såg molntäcket ut att lätta. Efter en stund var det molnfritt och jag kunde se några stora isberg nere i havet, det skulle ha varit roligt att gå ner och titta på dem på nära håll.

Från Gander fick jag nu kortvågsfrekvenserna 6622 kHz som primär- och 8851 kHz som sekundärfrekvens. Jag slog på HF-radion och vevade ut kortvågsantennen som är en 40 meter lång kopparwire. Det gäller att ha rätt antennlängd i förhållande till frekvensen, för att man skall få förbindelse. Jag hade beräknat 2 tim 13 minuter till 52N/050W, men stigning upp till 7000 ft hade tagit lite längre tid och därför passerade jag positionen 10.58 UTC. Ute över Atlanten är det kontrollerat luftrum ned till 4500 ft och är det en speciell frasselogi för positionsrapportering eftersom radartäckning saknas.

Om det är problem med radionförbindelse på kortvåg kan man alltid försöka ropa på 121,5 och be någon som då lyssnar att skicka positionsrapporten vidare till Gander. Alla som flyger över Atlanten måste nämligen passa 121,50. Jag landade på Reykjaviks bana 01 kl 21.52 UTC, efter 13 timmar 15 minuter i luften. Det var skönt att kliva ur överlevnadsdräkten. Personalen i Flight Service som är General Aviation terminal hade redan slutat för dagen, men passpolis och tullare väntade på mig. Formaliteterna var snabbt överstökade och jag fick veta att det skulle finnas rum bokad åt mig på Hotel Loftleidir som ligger på andra sidan gatan, 20 meter bort.

*Söndag morgon den 1 maj.*

I dag skulle jag flyga den sista etappen från Reykjavik till Säve. Tankbilen stod vid flygplanet 0805 och jag lät fylla vingarna samt fyllde extratanken till ca 75 USG. Det satt en genomskinlig plastslang fram på ferrytanken, där det gick att se hur mycket bränsle som fanns i den. På Flight Service tog de under tiden fram väder och gjorde både en driftsfärdplan och ATC-färdplan åt mig, allt färdigt och utskrivet. Jag skulle få svag medvind mot Sverige och den beräknade flygtiden blev 9 timmar. Vädret var vackert, sol och klar fin luft. Färdtillstånd till Göteborg-Säve via G3 – VALDI, FL 90, Squak 3405 och departure frekvens 126,55. Drog på, lättade och passade på att ta ett par foton efter start på flygplatsen och över staden. Noterade starttid



*Hotel Loftleider vid Reykjaviks flygplats. På plattan framför står några flygplan parkerade.*

0855 UTC. Steg mot FL 90 och efter en stund hörde jag en dansk pilot i en affärsjet på frekvensen som också startade från Reykjavik. Han fick stiga till FL 370. Min tanke var att det enda fel jag kan finna med denna Cessna är att den inte klarar FL 370 och inte gör 900 km/timmen.



*En liten vulkankrater på Island, från 9000 ft höjd*

Jag njöt i det vackra vädret med den fina utsikten över fjällen och glaciärerna på Island. Rakt under mig upptäckte jag en liten vulkankrater, som jag passade på att fotografera. När jag efter en tim-



*Flygplanet var väl utrustat, bl.a. med en stor movingmap.*

mes flygning såg molnen stiga framför mig, så begärde jag FL 110. På GPS displayen kunde jag notera att min GS ökade med ca 5 kt. Magnetiska kursen var 125 grader och jag närmade mig Färöarna och NDB-fyren MY. Molnen hade åter glesnat och de kala gröna öarna syntes tydligt. Efter MY gick min route strax norr om Shetlandsöarna mot Bergen VOR. Mitt slutmål närmade sig. På final till bana 19 på Säve fick jag från TWR information att en välkomstkommitté stod på gräset ca 300 meter in på banan för att fotografera min landning. Jag lyckades göra en snygg landning och det var vänligt av flygledaren att förvarna mig. Klockan var 19.36 lokal tid när jag satte ned hjulen på banan. Flygtid från Reykjavik noterade jag till 8 timmar 41 minuter och konstaterade att det gått fortare tack vare att jag steg till FL 110.

Medlemmar från Aeroklubben hälsade mig välkommen hem och för mig återstod att ta mig ur flygplanet, sträcka på benen och skriva in flygningen i loggboken.

*Sven-Erik Jönsson*



*Författaren har just kommit ur flygplanet och kränger av sig överlevnadsdräkten.*