



IFFR Fly-In till Visby

Scandinavian Section of Flying Rotarian arrangerar den 16 augusti - 19 augusti ett fly-in till Visby för att vi skall få några trevliga dagar tillsammans.

Ankomst till Visby flygplats den 16 augusti kl 1200 - 1800 med parkering vid Visby Flygklubb. Vid ankomst serveras sandwich med öl. Transfer till HamnHotellet går regelbundet mellan kl 1400 - 1800. HamnHotellet ligger där Gotlandsbåtarna lägger till. Våra rum är belägna i "OS-Byn", som består av hus från OS-byn i Lillehammer, Norge. På torsdagskvällen blir det en "Get Together Middag" på restaurang Koggen som ligger vid HamnHotellet.

På fredag morgon, den 17 augusti blir det "stora Visbydagen". Vi börjar med en guidad vandring i den historiska staden och besöker bl.a. Botaniska trädgården, Läns museet och Domkyrkan. På eftermiddagen blir det fri tid, för att på egen hand upptäcka Visby, vandra längs ringmuren, äta lunch på någon trevlig uteservering och kanske också shoppa.



Visby från sydväst. Strax norr om staden ligger flygfältet.



Några turister vid en av portarna i Visby ringmur.



En stor flora av rosor finns i Botaniska trädgården.

Klockan 17.45 på fredagskvällen blir vi hämtade vid hotellet för transport till Frimurarlogen i Visby, där det blir Gala-middag.

Lördag den 18 augusti blir det "Stora Gotlandsdagen". Buss med guide hämtar vid hotellet kl 09.30 för en tur på norra Gotland. Vi avslutar på Fårö, där vi leker Gutiska lekar och äter en god middag på Stora Gåsedora Fårö. Vi räknar med att vara tillbaka ca kl 23.00.

Forts. sida 4

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

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 2-4 gånger per år.

Scandinavian Section of IFFR

Styrelse och funktionärer 2006/2007

| | |
|-------------------------|--|
| Chairman | Christer Liljenstrand |
| Secretary | Sven-Erik Jönsson |
| Treasurer | Øyvind Krokeide |
| Editor | Sven-Erik Jönsson |
| Arkivarie | N.A Bergquist |
| Section Activity Leader | Bo Johnsson |
| Country Leaders | DK Svend Andersen |
| | FIN Matti Helin |
| | NO Audun Johnsen |
| | SE Bo Johnsson |
| Revisor | Arnulv Lemme |
| Valberedning | Audun Johnsen, Bo Johnsson och Gustav Rosenlew |

Postgiro konto: Sverige: 4038407-5, 350,- SEK

Danmark: DKK 300,-

Norge: Bankgiro 7177 05 55005, NOK 350,-

Finland: IFFR konto Nordea Bank,
konto 200518-44447 EUR 40,-

Kalender

April 22-25, 2007. Italy Section, Tuscany Fly-In.

May 4-7, 2007. Benelux Section, Meeting in Luxembourg.

May 6, 2007. UK Section. Flying Day at Old Warden – Shuttleworth.

May 17-20, 2007. German Section, Berlin Fly-In, Museum and RR factory tours.

e-mail: gerhard.wrede@web.de

June 2-3, 2007. French Section, Spring Meeting

June 8-10, 2007. Italy Section, Annual Fly-In, Albenga (LIMG). e-mail: marrek@studio-marrek.it

June 21-30, 2007. Salt Lake City, USA, Post RI Convention Fly-About.

July 20-22, 2007. UK Section, "UK Fly-In and General Meeting" (formerly May 24-30) e-mail: iffir@spokes.biz

July 23-29, 2007. Americas N Central Section, EAA Air Venture, Oshkosh, Wisconsin.

August 5, 2007. UK Section. Isle of Wight Fly In.

August 16-19, 2007. Scandinavian Section, Fly-In and annual meeting, Visby, Gotland, Sweden.

September 2, 2007. UK Section. Provisional Date

September 7-9, 2007. French Section AGM in Bordeaux. e-mail: jp@gabert.be

September 28-30, 2007. Americas SW Section, Sierra Safari Fly-In, RC of Bishop, CA.

October 4-6, 2007. Americas NE Section, Fly-In to AGM & AOPA Expo in Hartford.

Future Rotary International Conventions:

2008 Los Angeles, USA

2009 Seoul, Korea

2010 Montreal, Canada

2011 New Orleans, USA

Nya medlemmar

Lars-Olov Backarp. Ånestadgatan 4B, SE-587 23 Linköping, Sweden.

Classification: Company development. Member of Linköping Filbyter Rotary Club. Airport: Linköping ESSL.

Innehåll i detta nummer:

| | |
|---|--------|
| IFFR Fly-In till Visby | sida 1 |
| Kalender och Nya medlemmar | 2 |
| Havererad pilot utan flygplan | 3 |
| Suomen uusi country leader Matti Helin esittää itsensä | 5 |
| Finlands nya country leader Matti Helin presenterar sig | 6 |
| Roll Out i Västerås 26-27 maj, program | 6 |
| Dieselmotorer kommer inom General Aviation | 7 |
| Program Fly-In Visby 16-19 aug 2007 | 8 |
| Schleppmaxxe - en utmärkt hjälpreda vid flygplansrangering | 8 |

Chairmans spalt:

Vår Chairman Christer Liljenstrand berättar här en sann historia från svenska fjällen.

Havererad pilot utan flygplan

För oss som mest buskflyger i norra Sverige har närheten till F 21 i Luleå och deras räddningstjänst alltid gett en god trygghetskänsla. Fjällflyg med snabbt skiftande väderförhållanden innebär alltid en riskfaktor att beakta.

I samband med att flygräddningstjänsten vid F 21 nyligen firat 40 årsjubileum, förtäljde mig gode vännen och grannen KG Lundqvist (Kalle Lut) en märklig historia. Kalle är pensionerad flygvapenpilot, men vid den här tiden befälhavare på en HKP 4, dvs Vertolen.

Den 7 september 1987 meddelade CEFYL till F21 att ett sjöflygplan typ Cessna A185E Skywagon, SE-FXZ saknades i Kebnekaisefjällen. Flygplanet transporterade fjällröding och älgkött, men hade inte återkommit på angiven tid. Norrlandsflyg inledde efter-sökning och avspanade sjösystemen längs 185:ans troliga färdväg. När detta ej gav resultat startade Vertolen från F21.

Vid tankning i Nikkaluokta fick man veta att stugvärdarna i Sälka och Kaitum hört motorljud från ett flygplan kvällen innan. Spaning i området försvårades av dimma och låga moln och gav heller ej något resultat. Efter några timmar meddelar dock CEFYL via helikopterns kortvågsradio att föraren återfunnits i Sitasjaurestugan med allvarliga skador. Höger fotblad och knä skadade med öppna sår. Skadade revben på höger sida med öppna sår. Käkbenet av och tänderna utslagna, (tänderna förvarade han i munnen för kommande behov). Läpp och tunga klivna, näsbenet av. Den olycklige och något förvirrade mannen lades på bår och flögs till Gällivare lasarett.

Under flygningen till lasarettet kunde mannen pga minnesluckor ej ange sin startplats, personer ombord, haveriorsak eller haveriplats. På frågan om planet



Wraket av Cessna A185E Skywagon, SE-FXZ, på fjällslutningen vid Övre Neskevagge. Vid haveriet hade piloten med förarstol kastats ur flygplanet och överlevde, dock skadad. Renkött och röding lår utspritt runt haveriplatsen.

Foto: KG Lundqvist.



Cessna A185E Skywagon, SE-FXZ, som havererade den 7 september 1987 vid Övre Neskevagge, mark-kollision och rundslagning, fpl brann upp. Lasten, renkött och röding, hade förskjutit sig i turbulent väder och fpl överstegrats och förlorat höjd. Piloten överlevde.

Foto: KG Lundqvist.

brunnit vid nedslaget så trodde han det. Troligen hade han störtat på land eftersom han var torr. Han berättade också att han gått i medvind eftersom det blåste hårt och han endast var iklädd skjorta, byxor och stövlar. Utifrån detta kunde man fastställa den ungefärliga haveriplatsen till någon-stans öster om Sitasjaure, eftersom det hade blåst ostliga vindar. Dessutom inte så långt bort med tanke på hans skador. Det var bråttom eftersom det kunde finnas skadade kvar på haveriplatsen och vädret ej var bra. De närmaste timmarnas spaning blev dock resultatlös. Påföljande morgon var vädret ej flygbart, men på eftermiddagen återfanns haveriplatsen 23 km från Sitasjaure. Ingen annan fanns ombord, flygplanet hade kommit in i svår turbulens, kastats in i fjällväggen och slagits sönder i småbitar, fattat eld och brunnit upp. Förarstolen med vidhängande pilot hade kastats ut ur flygplanet vid kraschen. Röding och älgkött fanns spritt över hela haveri-området.

Att piloten trots sina skador och i svår fjällterräng kunde ta sig 23 km till Sitasjaure vittnar om järnfysik och stark vilja (delvis införskaffat som befäl på Jägarskolan i Kiruna) men också om att människan i svåra situationer kan frigöra resurser långt utöver det normala. Något att tänka på när det känns motigt, eller hur.

Christer Liljenstrand

Flygräddningen vid F 21 i Luleå har givit ut en jubileumsbok med titel:

**”På söndag morgon ringer telefonen...
Flygräddningen vid F21 vid under 40 år”**

Boken kan beställas genom Bruno Carlström som är kontaktperson. Tel. 0920-221315.

Pris 200,- kr + porto

Forts från första sidan.

Söndag morgon, den 19 augusti håller Skandinavian Section of Flying Rotarians sitt årsmöte kl 09.30 på HamnHotellet. För de som inte deltar i årsmötet blir det fri tid att åter se och uppleva Visby.

Klockan 12.00 blir det gemensam lunch på restaurang Koggen vid Hamnhotellet och därefter hämtar buss oss för transport till flygplatsen. Här blir det nu tid att säga farväl och på återseende innan vi flyger hemåt.

Se även program sista sidan.

Anmälan och betalning enligt bifogad anmälningsblankett. Eftersom hotell och diverse andra kostnader måste betalas i god tid före arrangemanget, måste vi ha Din anmälan samt deltagaravgift senast den 10 juli.



Visby Domkyrka. Foto: Bo Johnsson



*Ovan:
Platsen på Fårö, där
vi kommer att ha de
Gutiska lekarna.
Foto: Bo Johnsson*

*Till vänster:
Bo Näsell och Bo
Johnsson vid rekog-
nosering på Fårö en
blåsigt och kall vinter-
dag.
Foto: Bo Johnsson*

*Till höger:
OS-Byn som tillhör Hamn-
Hotellet i Visby kommer från
Lillehammer. Byggnaderna
har tjänstgjort som förlägg-
ningar vid OS i Lillehammer
1994.*

Foto: Bo Johnsson



Suomen uusi country leader Matti Helin esittää itsensä



Syntynyt 23 joulukuuta 1938 Helsingissä. Ylioppilas Suomalainen Yhteiskoulu 1957. Kielitaito suomi, ruotsi, tanska, englanti, jonkunverran saksaa ja hieman espanjaa. Sotaväki 1957-58. Arvo lääkäintyyliluutnantti nykyisin nostoväessä. Lääketieteen lisensiaatti 1966, sisätautien erikoislääkäri 1971 sekä sisätautiylilääkäri Haminan Sairaalassa 1972-2001 josta eläkkeelle.

Rotary 1972, klubin presidentti 1987-88. Monivuotinen huvivastaava. Aloittanut lentämisen 1961-63 jolloin C-lentolupa. Aloittanut uudelleen 1996 (kun Suomenlahden vesi tuli niin sameaksi että näkyvyys hävisi ja lopetin noin 20 vuotisen aktiivi sukeltamisen). Nykyisin purjelento-, moottoripurje- ja moottorilentolupakirja. Monta muuta harrastusta, mm ampuminen (luodikko, haulikko ja pistooli) metsästys, kalastus, laskettelu suksilla ja laudalla, ratsastus ym

Finlands nya country leader Matti Helin presenterar sig

Jag föddes den 23 (!!) december 1938 i Helsingfors och blev student från Suomalainen Yhteiskoulu (på svenska Finska Samskolan) 1957. Språkkunskaper utöver modersmålet finska är svenska, danska, engelska, behjälpligt tyska och något spanska. Jag gjorde militärtjänst åren 1957-58 och har militärgraden sanitets premiärlöjtnant i reserven. Efter studier i medicin blev jag färdig licenciat 1966 och specialiserad på inre medicin 1971. Sedan 1972 tjänstgjorde jag som överläkare på sjukhuset i Fredrikshamn (kuststad vid Finska viken nära östgränsen) fram till pensioneringen 2001.

Medlem i Fredrikshamns Rotaryklubb blev jag 1972 och svingade presidentklubban 1987-88. Är klubbens mångåriga underhållningsansvarig. Började segelflyga under åren 1961-63 och slutade med C-diplomet i fickan. Blev sedan en mer än 30-årig paus tills jag återupptog flygning 1996 (Finska vikens vatten hade vid den tidpunkten blivit såpass grumligt att jag fann det lämpligt att ge upp min 20 åriga mycket aktiva dykningshobby).

För närvarande har jag giltigt segelflyg-, motorsegel- och motorflygcertifikat. Jag har för övrigt en lång rad andra intressen, bl.a. skytte (gevär och pistol), jakt, fiske, utförsäkning på skidor och bräde, ritt etc.

Matti Helin

IFFR Fly-In och Roll-Out 26-27 maj vid Västerås Flygmuseum

Program Roll-Out 26-27 maj

Flygdag i dagarna två. Deltag en eller två dagar. Programmet är lika båda dagarna. Grindarna öppna 10:00-18:00.

För gästande flygplan är landning möjlig fram till kl 10:00

Förprogram 10:00-12:30

Bilar, motorcyklar, modellflygplan samt kavalkad veteranflygplan (ca. 15 st.)

Flyguppvisningar 12:50-15:15

Fallskärmshopp i grupp, Europapremiär Jacob Holländers nya Pitts 12B Python, d:o ny svensk Mustang fullskala, premiär Mustang 77%-skala, fyrgrupp SK 16, fyrgrupp Vampire, Lansen, Draken, Saab B 17 med ljud effekter, Sjugrupp Tiger Moth, wingwalk på AC 164 Catwalk, stora jetmodeller m.m.

Simulatorflygning J 35 Draken och Convair CV340 Metropolitan.

Utställningar i och utanför hangaren samt utställningar med nya flygplan på platta 3, serveringar, många gästande flygplan,

Lördag: 18:00- 24:00.

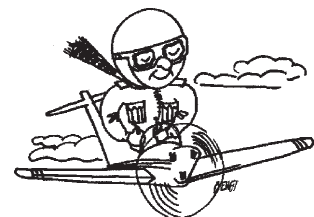
Öl och grillkväll på GA-center för IFFR, piloter och funktionärer.

Bonus: Alla ankommande IFFR:are får en IFFR Keps !

Anmälan till Bo Johnsson 070-533 08 00

Välkomna!

Bo Johnsson



Dieselmotorer kommer inom General Aviation

Nu går det att installera dieselmotor i Cessna och Piper flygplan. Det har under senare år kommit ett antal dieseldrivna flygplan på marknaden. En dieselmotor går på jetfuel och eftersom en dieselmotor har lägre bränslekonsumtionen samtidigt som jetfuel är billigare än AVGAS 100 får man betydligt lägre bränslekostnader. Diamond har ett flertal modeller som flygs på jetbränsle, bl.a. Diamond DA40 och tvåmotoriga Diamond DA42 Twin Star. Under 2006 flög tre svenskar jorden runt med en Diamond DA42 Twin Star med dieselmotorer, utan några tekniska problem. Om denna jordenruntflygning har det skrivits en

hel del, befälhavaren hade en svår medfödd hörselskada, men genom att vägra ge upp, lyckades han få myndigheterna att godkänna honom medicinskt, trots hörselskadan.

SMA (Société de Motorisations Aéronautiques) är ett företag som ingår i företagsgruppen SAFRAN och finns i Bourges, Frankrike. SMA har sedan 1997 arbetat med att ta fram en luft- och oljekyllad motor, SR305-230 motor på 230 hp och som går på Jet A fuel. 2006 fick man FAA godkännande på installationen i Cessna 182Q och 182R. För Skandinavien är Ringerike Helikopter AS representant för SMA och gör montering av SMA-motorn och de konverteringar som behövs.



Cessna 182, LN-HOA med SMA dieselmotor.

Ett annat företag som tillverkar dieselmotorer för lätta flygplan är Thielert Aircraft Engines GmbH (TAE) som startade verksamhet 1999. Thielert Motoren GmbH fanns redan 10 år tidigare och bygger specialmotorer och prototyper. TAE's motorer har benämningen Centurion 1.7 och Centurion 2.0, den sistnämnda även certifierad i USA för montering i bl.a. Cessna 172 och Piper PA-28. Godkännande finns även enligt JAR-E. Centurion 4.0 är en annan motor på 350 hp. Dessutom är Centurion 3.2 med 230 hp på gång.



Diamond DA42 med dieselmotorer flyger på Jetfuel.

Under ett par vinterveckor hade vi i Halmstad möjlighet att testa en Piper PA-28 Warrior med Centurion 2.0 motor. Den gick betydligt jämnare och tystare än en vanlig Lycoming. Bränsleåtgången var endast ca 15-20 liter/timme, men å andra sidan var grundtomvikten ca 75 kg högre än med Lycoming-motor. Dessutom var motorn, som är vätskekyld, försedd med en propellerväxel som satt längst fram och som vägde ganska mycket, varför det var nödvändigt att ha barlast bagageutrymme eller baksäte när två personer satt fram och ingen där bak. Eftersom bränsleinsprutningssystemet är elektroniskt krävs även reservbatteri för den händelse att man får ett elbortfall där alternator slutar ladda och ordinarie batteri kan kortslutas. Reservbatteriet skall klara motorn under minst två timmar. Motoreffekten var endast på ca 135 hp och startprestanda därav sämre än med 150 eller 160 hp Lycomingmotor. Med tanke på de försämrade prestanda som flygplanet hade, tvivlar jag på att flygplanet skulle kunna starta säkert från ett kort grässtråk på ca 600 meter. Däremot hade flygplanet bättre stigprestanda på höjd och på 10 000 ft får man fortfarande ut nästan max effekt.



Piper PA-28 Warrior, OY-TAE, fd SE-GIE med TAE dieselmotor på 135 hp och trebladig propeller.

Forts nästa sida.



TAE dieselmotor Centurion 2.0 med propellerväxel med alla tillbehör väger 150 kg. Den 3-bladiga propellern bidrar till mindre vibrationer och lägre buller.

Konvertering från en vanlig Lycomingmotor till Thielert Centurion 2.0 kostar ca 350000 SEK och ger betydligt lägre bränslekostnader. Konverteringen innebär även en ombyggnad av instrumentpanel, där man ersätter trottel, mixture och carburator heater med ett enda reglage samt att speciella instrument för övervakning av motorvärden monteras, bl.a. ersätts varvräknaren av ett elektroniskt instrument.

Skandinavisk representant för TAE Centurion är Air Alpha A/S i Odense.



Vid konvertering till dieselmotor blir det en del förändringar i cockpit. Bl.a. nya motorinstrument och ny reglage för inställning av motoreffekt. Kostnaden för konvertering till TAE Centurion 2.0 är ca 38 000 EUR, men driftkostnaderna blir ca 50-60% lägre.

När det gäller underhåll, så krävs att mekanikern är utbildad och certifierad på typen av motor. Det räcker alltså inte att han har behörighet på vanliga kolvmotorer.

Scandinavisk representant för SMA är Ringerike Helikopter AS i Royse Norge.

<http://chopper.tronrud.no>



Ringerike Helikopter AS ägare Ola Tronrud och hans pilot/hustru Vibeke Vestby, med deras SMA-diesel konverterade Cessna 182 LN-HOA på Mariehamns flygplats. Flygplanet på bilden fick sin diesel inmonterad 2004. Foto: Bo Johnsson.

För ytterligare information gå till SMA:s webbsida:

<http://www.smaengines.com>



TAE Centurion 2.0 i en Cessna 172. Propellerväxeln syns bakom propellern.

För mer information om Thielert Centurion motorer hänvisas till webbsidan:

<http://www.centurion-engines.com/>

Skandinavisk representant för Thielert TAE Centurion är Air Alpha A/S, Odense. För mer info, se <http://www.airalpha.com/>

I mitt tycke är det fortfarande en hel del att önska och det är bara att hoppas att utvecklingen av denna typ av motorer går fort närmaste åren, så kan vi säkert se många kolvmotorflygplan som flyger på Jet-fuel. Tyvärr har jag inte haft möjlighet att studera SMA's motor närmare och kan därför inte göra någon jämförelse.

Sven-Erik Jönsson

PROGRAM FLY-IN VISBY 16-19 AUG 2007

| Dag | kl | Aktivitet |
|--|-------------|--|
| Torsdag 16 aug | 12.00-18.00 | AnkomstLandningsöl och smörgås hos Visby flygklubb. |
| | 14.00-18.00 | Transport till HamnHotellet med buss och taxi. |
| | 19.00 | "Get together" buffé-middag på rest. Koggen vid HamnHotellet |
| Fredag 17 aug Visby dagen | 09.00-13.00 | Stadsvandring i Visby med guide inkl. besök i Botaniska trädgården samt på Läns museet. |
| | 13.00-17.00 | Fri tid i Visby för lunch och shopping. |
| | 17.45 | Transport till Frimurarelogen. |
| | 18.00-24.00 | Gala Dinner på Frimurarelogen. |
| Lördag 18 aug Gotlands dagen | 09.30-23.00 | Buss med guide hämtar oss vid hotellet för en busstur på norra Gotland och Fårö. Framåt kvällen Gutiska lekar och middag på Stora Gåsemora Fårö. |
| | | |
| Söndag 19 aug | 09.30 | Årsmöte IFFR Scandinavian Section i konferenslokal på HamnHotellet. |
| | 9.30-12.00 | Fri tid för shopping i Visby. |
| | 12.00 | Lunch på rest. Koggen vid HamnHotellet. |
| | 13.00 | Buss till flygplatsen. |
| | 14.00 | Take Off and Good bye ! |

Anmälan på bifogad anmälningsblankett.

Phone numbers to use during the Fly In Gotland 2007:

Tour Manager Bo Johnsson +46 70 533 08 00
Treasurer Øyvind Krokeide +47 971 723 02

WELCOME IFFR SCANDINAVIA SECTION

More information at www.iff.net or contact Bo Johnsson +46 70 533 08 00, bo@sitdown.se

Schleppmaxxe - en utmärkt hjälprea vid flygplansrangering



IFFR-medlemmen Karl-Göran Eriksson bogserar Cessna 172 OH-CMP med Schleppmaxxe.

Via den tyska flygtidskriften Fliegermagazin fick jag nys om denna praktiska manick för förflyttning av mindre flygplan. Idén är ju inte ny; den har ju redan länge förekommit i USA bl.a. under benämningen "Lug Bug". Den tyska varianten är emellertid ackumulator-

driven i motsats till Lug Bug som mej veterligen bara finns i bensinmotorversion. Schleppmaxxe har steglös fartreglering fram och back och levereras komplett med ackumulator och helautomatisk "intelligent" laddare. Om strömutag saknas i hangaren kan ackumulatören lösgöras med ett enkelt handgrepp och föras till annan plats för laddning.

Efter några E-mail växlingar med tillverkaren, som befinner sig i närheten av Bremen i Tyskland åka jag ned och hämtade min Maxxe. Den gick lätt att ta isär såpass att den rymdes i bagageutrymmet. Jag fann priset överkomligt, i trakten av €1000:- utan moms. Jag har nu testat den ett par månader både i sommar- och vinterföre och funnit att den helt motsvarar eller överträffar mina förväntningar.

Bifogade foto torde tala för sig själv. Fullständig info finns på <http://www.schleppmaxxe.de>

Bengt Hellsten