

## CENTURION 2.0 i en Piper Cadet



PA28 med CENTURION 2.0 . Motorn har Turbo, trebladig propeller och inget blandningsreglage

Västra Gästrikre Flygklubb har tänkt i nya banor och har bytt ut sin gamla Cherokee 180 mot en Piper Cadet. Planets Lycomingmotor är utbytt i Danmark till en Centurion 2.0 dieselmotor på 135 hk.

Normalt har en Cadet 161 hk och de tappade 26 hk kompenseras med Turbo och en trebladig ställbar propeller.

Enligt Centurion är, vid start, rullsträckan 325 meter och till 50 ft är det 538 meter. Turbon märks i stiget och när man passerar 10.000 fot stiger den fortfarande med 455 fot/ minut.

Fortsättning på sidan 4



# Scandinavian IFFR



Informationsskrift för medlemmarna i  
International Fellowship of Flying Rotarians  
Scandinavian Section

## Editor och ansvarig utgivare:

Bo Johnsson  
Blåklockevägen 23  
SE-722 46 Västerås, Sverige  
tfn bost. +46 21 33 08 00  
tfn arb. +46 21 30 35 31  
mobil +46 70 533 08 00  
e-mail [bo@sitdown.se](mailto:bo@sitdown.se)

Scandinavian IFFR utkommer 2-3 gånger per år.

Hemsida [www.iffr.net](http://www.iffr.net)

## Scandinavian Section of IFFR Styrelse och funktionärer 2010/2012

Chairman	Rolf Mikkelsen
Secretary	Svend Andersen
Treasurer	Tollef Myrvang Jensen
Editor	Bo Johnsson
Webmaster	Bo Johnsson

Section Activity  
Leader Janis Andersons

Country Leader	DK	Svend Andersen
	FIN	Erik Rosenlew
	LV	Janis Andersons
	NO	Stein Meum
	SE	Bo Johnsson

Valberedning Audun Johnsen, Bo Johnsson  
KG Eriksson och Svend Andersen

## Årsavgifter

Danmark	300 DKK	
Finland	40 €	Nordea 200518-44447
Norge	350 NOK	BG 6105.14.09824
Sverige	350 SEK	Skandiabanken 9150 902 438 9

## Redaktören har ordet



Äntligen sommar och sol med många fina flygningar. Det finns många IFFR Fly-In i sommar och en löpande förteckning finns på [www.iffr.org](http://www.iffr.org).

Jag vill dock framhålla vår egen sektioners Fly-In i Riga 15-18 augusti. IFFR Scandinavian har tagit Baltstaterna under sina vingar och det är naturligt att lägga ett Fly-In i Riga.

Janis Andersons har satt ihop ett riktigt bra program och som vanligt sträcker det sig över fyra dagar.

Program och anmälningsblankett finns på vår hemsida [www.iffr.net](http://www.iffr.net) och även på [www.iffr.org](http://www.iffr.org).

**Vi ses i Riga !**

**Tailwind Bo Johnsson**

SE-IDY är baserad i Västerås och fick för något år sedan en rejäl uppfräsning med ny inredning och ny lack.

Nu har den också fått en ny Lycoming i nosen. Det blev ingen Diesel denna gång så vi får hoppas på nästa motorbyte.



# Chairman Rolf Mikkelsen

## Kjære IFFR Venner.

Etter en lang vinter med lite fly og IFFR aktiviteter har endelig sommeren kommet til våre nordlige breddegrader, det er jo dette vi venter på hele vinteren. Selv har vinteren vært preget av mye jobbing, men også fine flyturer over et vinterkledd norsk landskap.

IFFR sesongen er allerede i gang, og jeg deltok på Den Tysk/Østeriske Sectionens Fly-In på Juist helgen 3 til 5 mai. Det er mange spennende og fine fly- inn i hele Europa i år, det er bare og gå inn på webben og melde seg på.

Vår section har ekspandert med medlemmer i de baltiske land, og derfor har vi lagt årets fly-In til Riga i Latvia fra 15 til 19 August. Vår latviske medlem Janis Andersons har satt sammen et meget godt program, og jeg håper mange av våre medlemmer har anledning til og delta. For de som ikke kan komme med egne fly, er det flere flyselskaper som har billigturer til Riga så det er ingen grunn til å sitte hjemme.

Jeg vil ønske våre medlemmer en god IFFR sommer og håper jeg ser mange av Dere i Riga i August.

## IFFR FLY-IN JUIST 3 – 5 MAI 2013

IFFR-sesongen begynte tidlig i år. Allerede helgen 3.-5. Mai arrangerte den Tysk/Østeriske seksjonen sin første fly-in på den lille øya Juist. Dette er en av de små Nord-Friske øyer som ligger ut mot Nordsjøen, ikke langt fra Holland.

Tollef, som er ansvarlig for alt papirarbeidet når vi er på tur, sørget for påmelding tidlig i mars. Denne gangen skulle han også ha med sin kone Liv.

### Fredag 3. mai

Igen var vi heldig med været og kl 10:15 var vi i lufta fra Rakkestad LNRK med fulle tanker på vår C-182. Tollef var fartøysjef og jeg slappet av med litt mat og en øl. Været var strålende, men vi hadde mye motvind. Derfor var ikke hastigheten den vi var vant til. Turen gikk via Alborg - Sylt og Hellgoland, og etter flytid på 2:50 landet vi i strålende sommervær på Juist EDWJ. Det var mange kjente IFFR-fjes som møtte oss på flyplass-restauranten og vi fikk servert en god lunch. Den Tysk/Østeriske seksjonen av fly-in er meget populær og 65 deltagere hadde ankommet denne dagen.

Juist er en liten øy, kun 15 km lang og 2 km bred. Det er ingen biler der så all transport foregår med hest og vogn. Det var meget spesielt. De få fastboende lever av turismen og øya er kjent for sine kurbad. Et lite flyselskap flyr daglig dit og det går også ferje fra fastlandet (under 1 km unna). Etter en 30 minutters tur i en hestevogn – som forøvrig lignet en gammeldags prærievogn fra det ville Vesten - ankom vi vårt

fasjonable hotell som lå på øyas lille tettsted. Kvelden ble avsluttet med en god middag og sosialt samvær på en strandrestaurant.

### Lørdag 4. mai

Etter en flott Tysk frokost var vi samlet kl. 10:00 til dagens utflukt. Denne gikk til sanddynene helt vest på øya. Noen valgte sykkel, men jeg brukte hestedilligensen igjen. Der ble det arrangert et ballspill kalt Boule og det var lagt opp til øldriking i pausene. Været var imidlertid ikke det helt store. Lav temperatur og mye vind gjorde at jeg valgte å avbryte noe tidligere, og jeg fikk meg derfor en fin spasertur tilbake. Resten av dagen tilbrakte vi med shopping etc. Dagen ble avsluttet med en fin gallamiddag på Strandhotell Kurhaus, etterfulgt av sosialt samvær i barområdet.

### Søndag 5. mai

Da det var avreisedag og jeg var ansvarlig for flygingen hjem, var jeg tidlig oppe for å sjekke været og planlegge turen. Etter frokost ble det igjen hestetransport tilbake til flyplassen. Der fikk vi en fin omvisning på den lokale JUBI flyskolen. Skolen er sponset av flere tyske selskaper som sender sine nyansatte ungdommer for videre utvikling og opplæring innen basic flyging og luftfart. Etter en bedre lunch var det farvel og hjemreise. Det var ikke fuel å oppdrive på øya, så jeg valgte derfor å mellomlande på Alborg EKYT for refueling. Det ble også en liten tur innom «taxfree» før vi igjen var på vingene. Med god medvind var turen til Rakkestad ENRK unnagjort på en times tid.

Fortsättning från sidan 1

Tyvärr är Centurionmotorn tyngre än Lycoming så man förlorar tillsatsvikt. Men det kan man kompensera med att tanka mindre då motorn bara drar ca 20 liter i timmen. Med fulla tankar kan man flyga i ca 9 timmar.

Farten i luften är som viken cherokee som helst. Men om man vill ha lite extra power så finns "sportmodellen" Centurion 2,0S som är på 155 hk.

Motorstarten är löjligt enkel. Slå till Engine Master, vänta på glödningen och tryck på startknappen.

Motoruppkörningen är lika enkel, tryck i FEDC knappen och motordataboxen gör jobbet.

Det är så här en modern flygplansmotor ska vara.

Cessna har med sin Turbo Skyline JT-A redan fattat att man måste erbjuda flygplan med moderna motorer.

Man frågar sig – när ska Piper vakna?

Finns då det inte några nackdelar? Jo diesel/Jet A1 luktar illa och hela veckopengen går åt till motorkonverteringen

**Bo Johansson**



Motorcontroller och timmätaren



Motorinstrument



# LARS GIBSON - Flöjningar i tre världsdelar med DOUGLAS DC-7B Avsnitt två B



Transair SE-ERK

Av det stora antal flöjningar, vilka jag själv var delaktig i, är följande nog den som jag kommer bäst ihåg. Den har fått rubriken "PILGRIMSFLYGNING med förhinder"

I samband med en s.k. Hadj ville Turkish Airlines (THY) hyra in ytterligare en DC-7 utöver den som flög på Europa-nätet. Eftersom jag tidigare deltagit i de turkiska operationerna blev jag tillfrågad, huruvida jag ville delta även nu.

Då kunde jag välja en besättning lätt att samarbeta med, och Ragnvald Johansson blev styrman. Han hade kommit in i Transair något senare än jag själv efter sin tid i Kartverket. Som flygmaskinist valde jag en Bornholmare vid namn Hans Holm med förflutet i SAS. Kabinpersonalen var samtliga från THY. Passagerarna var således turkar, vilka travat runt den heliga stenen i Kaba och såg fram emot att få sitta på Allahs högra sida. Där trängs de nu med diverse terrorister.

På väg från Jedda till Ankara med SE-ERK den 16 mars 1968 skulle mellanlandning göras i Damaskus. Möjligen ville syrierna förstärka sin statskassa genom landningsavgifter samt -läs och häpna - ta betalt för städning av kabinen. Trots att passagerarna inte fick stiga av "Mot dumheten kämpar själva gudar-

na förgäves" (Schiller). Gäller tydligen Allah också.

Nåvä, vi hade återigen just kommit upp på marschhöjd och Hans skulle sätta "cruise power" då det blev nödvändigt att trycka på flöjarknappen. För att avlasta min hjärna och inte anstränga simultankapaciteteten, bad jag Ragnvald ta över de s.k. spakarna. I förarhytten inleddes en enkel MBL-förhandling, vilket var på modet i slutet av 1960-talet.

Att återvända till Damaskus var - av lättförståeliga skäl - otänkbart. Logiskt var i och för sig att flyga närmaste vägen till Ankara, men de turkiska bergen var väl höga för fortsatt flygning med tungt lastat flygplan och en motor ur funktion. Avståndet till vår bas i Istanbul var i längsta laget eftersom flygningen iså fall måste ska längst kusten.

Men Beirut låg inom synhåll. Där hade jag dessutom några kontakter efter ett kort gästspel hos Trans Mediterranean Airlines (TMA). Ragnvalds landning gick bra, och passagerarna togs omhand av sina landsmän ombord. TSA Operations i Malmö underrättades och lovades fortsätta besked.

Hans satte igång att förbereda cylinderbyte. En extra sådan fanns med på de flesta av våra flygningar. Det hade ju erfarenhetsmässigt visat sig, att en extracylinder ofta kom till användning. Nu visade det sig att två (2) cylindrar var spruckna! Ny kontakt med OPS och förslag att sända systemmaskinen i Istanbul för att hämta hem pilgrimerna. Kabinpersonalen fanns ju redan på plats i Beirut.

Så skedde och detachmentchefen själv var P(ilot) (I)n C (ommand). Hans första fråga till mig var en "undran", varför jag inte flugit till Adana i nordöstra hörnet av Medelhavet. "Då skulle ju passagerarna hamnat i sitt hemland". Denna hans undran/anklagelse var inte helt oväntad. Några månader tidigare hade jag nämligen vägrat tjänstgöra som copilot på en s.k. ferry flygning till Malmö, varvid han lastat ombord en levande häst som barlast, bunden vid ett passagerarsäte!

Efter att ha påpekat det ytterst olämpliga med ett sådant förfarande, förklarade vederbörande, att "Anders (trafikchefen) Ericsson hade godkänt detta". "Då tycker jag vi ska döpa kusen till Anders Börje (som var "i ropet" på den tiden), eftersom den gnäggjar så vackert". En annan kollega ställde upp under förutsättning att djuret ställdes tillbaka i stallet och normal barlast togs ombord.

Beträffande Adana förklarade jag, att på landningsbanan för den flygplatsen står det ONLY IN EMERGENCY. Det innebär definitivt EJ att den skall användas i vår situation. Nu råkar det vara så, att jag själv landat där en gång och vet, hur otillgänglig flygplatsen är. Dit flyger i varje fall inte jag på natten med en motor ur funktion.

Min förklaring kanske lät påhittad, men vid en återflygning från Van-sjön i Turkiet den 27 september 1967 med en överbokad Fokker F27 (TC-KOT) erbjöds jag en plats i cockpit. Den turkiske befälhavaren erbjöd mig dessutom att sköta de s.k.

spakarna, och en av landningarna skedde just på Adana. I dagsljus fick jag alltså tillfälle att "beundra" omgivande terräng och förstå klassificeringen "Emergency Only". Ursäkt avvikelsen från ämnet.

Vårt OPS i Malmö föreslog oss att flyga hem SE-ERK på tre motorer. F/E Holm var klok nog att snurra den skadade motorn, för att den inte skulle "vindmilla" utan smörjning. Mina "uträkningar" sade, att vi kunde ta oss till München, där det i så fall vore lämpligt att byta till en frisk 7:a.

Samtidigt bad jag OPS att ordna ett tillstånd att överflyga egyptiskt luftrum på vår returflygning till Jeddah. Det fungerade utmärkt. Som vanligt gällde "planning ahead" och innan vi lämnade deras frekvens anhöll jag om ett nytt överflygningstillstånd för återfärden några timmar senare. När det var dags för denna, refererade jag till denna min begäran, men en sådan var helt obekant. Flygledaren var närmast förvånad, att vi höll på med sådana oväsentligheter. "Flyg ni", och det gjorde vi under resten av denna Hadj. Även de andra besättningarna tog fasta på detta, och det blev slut med de patetiska mellanlandningarna i Damaskus.

Ytterligare en avvikelse från rubriken. På den allra sista hemtransporten av turkarna var planet bara halvbesatt. Det var enda gången då bränsleförbrukningssiffrorna stämde. Vid de tidigare flygningarna hade vi troligtvis varit överbelastade genom att passagerarna såsom handbagage släpat med sig ombord heliga stenar och välsignat vatten. Må Allah välkomna dem!

**Lars Gibson**

## Att köpa flygplan i USA och sedan ferryflyga det hem är en dröm för många. Här en tillbakablick från ett minnesvärt äventyr i Mars 1987



Vi Nils-Erik Hahn och Bertil Persson har fått uppleva en ferryflygning från USA med alla dess ingredienser i form av spänning, teknik, utbildning, färdplanering, äventyr, kyla, syrebrist, klädselproblem, glädje, 54° västlig missvisning, norrsken mm.

Som underlag från resan 1987 har jag minnesanteckningar från nu bortgångne Bertil samt egna anteckningar och foton.

Ruben Werjefeldt från Lidköping, f.d. Ulrika Knapes tränare, flygplansimportör med erfarenheter av import av flygplan från USA ska ha ett stort tack för sitt mentorskap före och under resans gång.

### Bakgrund

Hässlö Flygförening i Västerås är ett signum för "Klubben som flyger längre".

Många piloter inom föreningen har besvärats av att man före 1987 avyttrade det enda 2 motoriga flygplanet en Cessna 337 med avisning.

En sammanslutning av piloter med flera satsade kapital för att köpa det ultimata begagnade

flygplanet för vårt sätt att flyga i alla väder till destinationer inom Europa.

Efter en hel del letande fann vi hos Yingling Aircraft i Wichita Kansas USA ett flygplan som skulle passa oss. En 1981 års Piper Seneca III, turbo-matad med avisning och till rimligt pris 150.000 US \$. Den dalande dollarkursen favoriserade flygplan från USA trots ferrykostnader. S.k. letter of intent och muntlig överenskommelse skapades för att planerad resa skulle vara förgäves.

Nils-Erik och Bertil fick uppdraget att slutföra affären.

### Förberedelser och resa

Resväskor packades med varma kläder och nödutrustning för att klara ev. stark kyla. Räddningsdräkt för att överleva i vatten behövs inte för flermotoriga flygplan. Visum, Pass kontrollerades än en gång.

Därefter inhandlades två USA biljetter för 4.680 kr t.o.r. Köpenhamn-New York samt två USA pass för 758 dollar som gällde för 60 dagar med obegränsade flygresor i "main USA". Ett billigt sätt att ta sig

over there, inklusive möjligheter till rekreation under väntetider. Returen användes ej så den frös inne.

Utställaren av flygpasset kryssade i fel ruta dvs. "main USA, inklusive Hawaii" vilket vi inte noterade förrän vi skulle vidare från Las Vegas på vår lilla nöjestrapp i väntan på att maskinen skulle vara klar.

Trip kit från Jeppesen gick igenom i lugn och ro då materialet var ganska digert.

Vi tog farväl av våra kära och flygkamrater i Västerås och alla förväntningar som ställdes på oss.

Efter mellanlandning på Kennedy Airport fortsatte vi via Detroit, Memphis till Wichita i Kansas där vi landade en måndag em. Vi for direkt till Yngling Aircraft Corp., där underverket fanns till beskådande.

## Genomgång av flygplan N8329L

En grundlig genomgång av flygplanet gjordes och då jag begärde att motorplåtar skulle tas bort uppstod en viss irritation. Vid min inspektion konstaterades att avgasrörets stag fattades på höger motor stor kalabalik och tekniker skyndade till. Om avgasröret lossnat så har ju avgaslågan ställt till det i mo-

torutrymmet och vår långa färd kunna bli ett haveri. Instrumentbelysning och headsetts skulle monteras på min begäran, i övrigt var flygplanet i mycket. Bra skick. Höger motor var grundöversedd hos Yngling Aircraft som är Cessnas huvudagent i USA.

Flygplanshandlingarna var ok och inga belånade motorer eller propellrar fanns registren.

Kontrollflygning av Senecan gjordes med deras affärsansvarige utan att vi kunde höra eller se något onormalt. När vi landade hade man rullat ut en röd matta vi kände oss betydelsefulla, men detta sätt att behandla kunder är ju typiskt i USA.

När pappersexercisen var avklarad kom vi till frågan hur vi skulle betala, jag hade ju prutat en del under förhandlingarna, så jag tog fram mitt Eurocard unlimited men detta avvisades trots att det var en skylt på deras dörr att detta betalkort var välkommet, man menade att jag hade prutat så några marginaler för procenten till Eurocard fanns inte i kalkylen.

Jag hade före avresan förbättrat vår bank på transferering av ev. köpeskilling så det var inga problem att föra över pengar till

Yngling Aircraft men transferringstiden skulle ta c:a 3-5 bankdagar.

Vid förfrågan till Bertil från säljaren hur flygplanet skulle levereras till Sverige, svarade Bertil, att det tänkte vi själva ombesörja. Försäljarens blev förvånad vid svaret, det hade han aldrig hört talas om tidigare, att privata piloter, dessutom varken unga eller ungar skulle kunna tänkas ge sig i kast ned något sådant. Det var första gången Bertil fick sig en tankeställare på vad som väntade oss

## Utbildning på plats

Eftersom flygplanet var amerikaregistrerat så måste jag validera mitt IFR tvåmotorcertifikat för att kunna flyga inom USA. På flygplatsen fanns ju motsvarigheten till Svenska Luftfartsverket (Department of Transportation, Federal Aviation Administration FAA), så det var bara att gå 100 meter från Yngling Aircraft till FAA, noterade att man vill skjutsa oss med bil dessa meter men vi avböjde, det visade sig att några trottoarer inte fanns, man förutsätter ju att alla har bil i USA

Bertil passade på att skola in sig på 2-motor VFR och flög upp för en kvinnlig examinator och efter en timma hade han certet klart. Yngling Aircraft menade att jag kunde läsa handboken och flyga själv men det ville jag naturligtvis inte så vi tog en timma träning på typen så att jag skulle känna mig säker på vår kommande ferryflygning. Jag och Bertil såg till att skaffa oss Amerikanska certifikat själv pluggade jag på teorin från böcker jag fick låna från Yngling Aircraft för amerikanskt IFR-bevis 2-motor, Bertil tyckte att jag gjorde en otrolig studieprestation, att jag på en dag och en natt pluggade in teorin,



skrev, och godkändes med 86 % rätt. 70 % var minimikrav. De påstod att enligt statistik var det endast 2 % som hade 90 % och där över. Får väl tacka att Flygvapnet, Aeroskolan och vår Egen IFR-utbildning i Västerås det hjälpte till.

Innan skriftligt prov fick vi gå igenom språktest, det var inget större problem vi kunde känna oss stolta med våra Amerikanska Cert!

## Semesteräventyr

Vi hade nu några dagar att spendera och då vi hade flygpass som brände i fickorna var det bara att hämta ut biljetter via Memphis till Las Vegas. Bodde på ett enstjärnigt hotell men kul att se denna överkliga stad. Vi var snåla, så några större summor spenderades inte. Det var mest 25-centsmaskiner som vi spelade bort några dollar på. God mat och fina frukostar utanför hotellet.

Nu fick vi för oss att åka till Los Angeles något nytt att se för oss nordbor, iväg och fick nya biljetter. Väl framme på kvällen fann vi ett billigt hotell på flygplatsen, Hilton! Med SPAF rabatten så bokade vi in som Crew, rabatten var 50 % och alltså billigare än enstjärniga hotell. Frukosten på detta hotell var fantastisk med nypressad juice och ett dignade frukostbord att plocka från.

Vi hade nu blivit varse att rutan för Hawaii var i kryssad på vårt pass. Så varför bo på ett hotell när vi kan sova i flygplanet. Nog med sevärdheter, ut till flygplatsen och fick biljetter till Honolulu, Efter middag på planet sov vi vackert.

Vi vaknade strax före inflygning och vi borstade tänderna och funderade vad vi skulle göra här. Vi hyrde en bil efter att fått



en krans (Lei) över huvudet vid inpasseringen i terminalhallen.

Det går en väg runt ön så vi svängde runt till vänster vilket visade sig gå förbi en militärbas och vi fortsatte och fann att det var blåsigt och regnigt med stora vågor på vår vänstersida, hade vi läst på så har vi förstått att det alltid regnar på denna sida av ön. Efter en enkel övernattnings fortsatte vi till turistsidan av ön där hyrde vi snorklar. Fantastiskt att simma över reven med alla färggranna fiskar strax under oss. Tyvärr fattade jag inte att solen är stark när man simmar med huvudet i vattnet. Jag blev skinnflådd!

Vi hyrde därefter ett enkelt hotellrum för en billig penning och tackade nej till söta flickor som ville ha sällskap. Dagen efteråt for vi med båt till hamnen för att se slagskeppen som sänktes av japanska flygare, en vattenkyrkogård som sätter ett beskt avtryck men tiden läker alla sår. En annan upplevelse



var flygfiskarna som flög på sidan av båten

Dags att flyga tillbaka till Wichita via San Fransisco, bra mat och uppspassning ombord, men inne i USA är det bara jordnötter, som tur var åt vi bra på långflygningen.

Flygplanet var nu klart och alla papper i ordning, försäkringar mm, nu fattades montage av ferrytankar som Ruben beställt via sina kontakter i Waterloo Iowa. Ruben mötte upp på flygplatsen i Wichita och åkte med till Waterloo som passagerare.

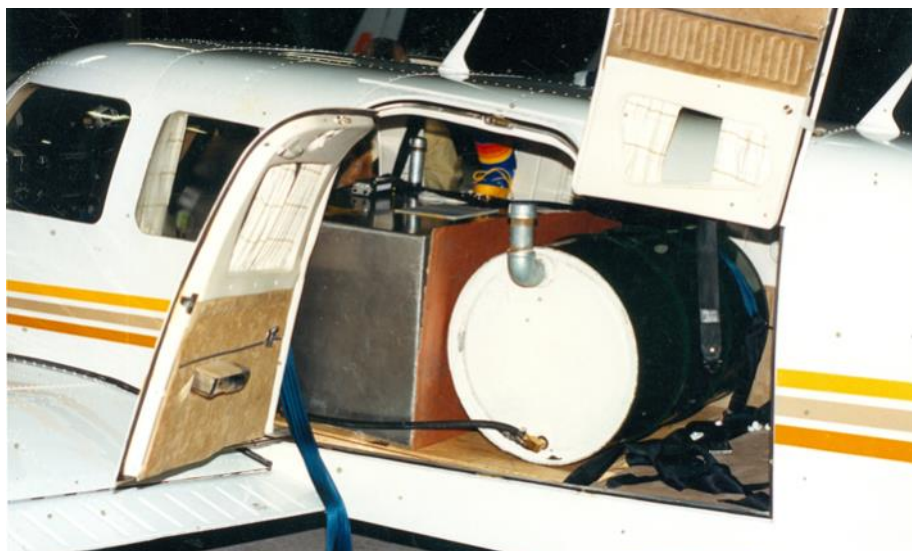
## Ferryflygning etapp 1

Med start och farväl av våra vänner i Wichita börjar den långa färdens första del. Efter 2.5 timmars flygning i dåligt väder landade vi kl 20:00 på Waterloo's flygplats. Denna lilla verkstad som mötte oss hade inte mycket gemensamt med Yingling Air Craft i Wichita, ägaren är trevlig och kunnig. Vi bodde över på Wester hotell, staden eller byn såg ganska död ut men vi sov gott.

På morgonen kl 07:00 börjar inmonteringen av tankar och kylplåtar för motorerna, jag var med hela tiden och hjälpte till så att vi inte skulle missa något. Hela dagen går och slangar kranar och tankar kommer på plats.

Vid fyratiden åker Ruben och Bertil in till samhället för att proviantera inför resan. Ruben ber att innan vi åker se till att vi har alla vinterkläder bakom sto-





På morgonen kl 06:00 får en vaktman stora ögon då han får se oss, men inget förvånar en Amerikan. Det finns ett till Sault Ste. Marie på andra sidan gränsen! Den flygplatsen hade nog kanske varit bemannad när vi landade på natten? Att det kunde finnas två Sault Ste. Marie kunde inte ens ett par Västeråsare kunnat drömma om.

### Ferryflygning etapp 3

Personalen i S.S.M. var jättevänliga och ordnade så vi fick tankat, för första gången nu med alla tankar helt fulla. Med 1.088 liter bensin ombord skulle vi med 23 gallon/timme enligt manualerna nå Frobicher Bay på Baffin Island, klara alternativet Goose Bay och ändå ha en skvätt över. Försättningen skulle visa att aldrig så noggranna bränsleberäkningar kan slå slint. Vi noterade att stötdämparna var helt hoptryckta av överlasten så taxning och start måste göras så att ställen belastas minimalt. Ja detta blev första starten med överlast!

Någon vän av max take off weight har kanske redan nu spetsat öronen och undrar att vi inte var alldeles för tunga, men det finns en bestämmelse enligt FAA som säger att vid ferryflygning ges dispens för överlast upp till 45% av MTOW. Så tunga var inte vi, men tillräckligt tunga.

Inför starten konstaterade vi att vädret på sträckan var bästa tänkbara. Färdplanen lämnades in och vi tackade för oss, nästa Kanada och Frobisher Bay!

Hade en motor i starten lagt av innan vi var uppe på säker höjd var möjlighet att överleva minimal, glöm V1 och V2. Banlängden var betryggande som i klass med ESOW men något längre och inga hinder i flygriktningen. Kylan skulle vara posi-

larna i händelse av att heatern skulle strejka. Vid deras återkomst var allt klart, planet utkört, tankat och färdigt för avfärd. Bertil tyckte se sin anorak bakom stolarna bredvid mina vinterkläder. Vad jag så här efteråt kan erinra mig hade Bertil tagit en tupplur på kontoret och haft anoraken som sovtäcke och han missade den egna kontrollen.

Vikt och balans var utanför tillåtna gränser så det gäller att båda motorerna fungerar. Stolar bagage mm packades så alla utrymmen blev helt fulla, bilden visar placering av extratankar.

### Ferryflygning etapp 2

Klockan var 20:00 på fredagskvällen och vi startade etapp två. Denna flygning skulle gå till Sault Ste Marie på gränsen till Kanada. En stor flygplats med tull, öppen 24 tim/dygn, med bra inflygningshjälpmedel, bara att dra.

Flygningen gjordes i kraftigt snöväder i mörker och kontakten hölls med New York kontroll, märkligt men man hörde



knappt några andra på frekvensen. Efter 4,5 timmars flygning, det blev midnatt och kontrollen gav oss klart att sjunka mot S.S.M, kontakta tower osv.

Efter många försök på frekvensen utan svar kom vi under moln och såg ljusen från en stad i klart väder, gick mot NDB:en men såg inget flygfält. New York kontroll meddelade att fältet var stängt men det gick att tända belysningen ungefär som på Johannisbergs flygplats i Västerås. Efter en stund ser vi banljusen och efter en överflygning kan vi landa på den långa banan, mycket snö med höga plogkanter men banan var mycket bra.

Vi taxade runt på flygplatsen för att orientera oss och parkerade till sist framför huvudbyggnaden. Efter avstigningen konstaterar vi snart att något är fel. Stängt överallt, -22 grader kallt. Endast Jag har vinterkläder, Bertils vinterkläder var kvar på verkstadskontoret i Waterloo!

Efter rundan runt terminalhuset, hittade vi en öppen dörr till terminalen. I tullrummet var det varmt och gott och där fanns en gammal soffa som säkert inte varit utfälld de senaste tjugofem åren. Den var nu mer välkommen än 150 dollar sängen på Hilton Hotell i Los Angeles.

tiv för oss under starten men vi måste leva på farten. Att stiga på en motor skulle inte gå.

Starten gjordes med max bana och fullt pådrag, balanserade flygplanet under fartökningen för att ställen inte skulle påverkas för mycket. Vi steg sakta med 400-500 fot per minut och med fart så att vi kände att flygplanet var helt kontrollerbart.

Vid FL 110 kopplade vi över till bakre tanken för att så snabbt som möjligt få flygplanet mer stabilt. Efter en sund stoppade vänster motor vilket resulterade i en stegring och sväng över vänster vingen. Jag pressade flygplanet neråt för att få kontroll av planet samtidigt som höger motor bluddrade till, med en snabb övergång till huvudtankarna gick motorerna normalt. Det kändes att vara baktung.

Bertil fick styra planet och jag arbetade med bränsleproblemet troligen var det mycket luft före ventilerna och pumparna som vi monterade i Waterloo.

På golvet hade jag verktyg och reservpump för alla eventualiteters skull.

Nu flög vi på bakre tanken som skulle räcka 2 timmar och 15 minuter. Efter 1 timme och 42 minuter bluddrade motorerna och vi skiftade snabbt till den stora ferrytanken. Vi var nu säkra på att den bakre tanken var tom.

Efter 4 timmar var den stora ferrytanken tanken tom och vi gick över till huvudtankarna.

Vi gjorde nya bränsleberäkningar och konstaterade att vi skulle ha en timma i reserv när vi landade i Frobisher Bay. PNR för alternativet var c:a 2 timmar före Frobisher Bay, om jag kommer ihåg rätt.

Landskapet under oss bestod av fruset hav samt stora bergs-

massiv en ödslig plats tyckte, vi noterade att vi just passerade ett flygstråk på isen till vänster inga byggnader ett bra VFR nöd alternativ? Noterade platsen på kartan. Undrar vad detta stråk användes till, ridande polisen?

Efter ytterligare några timmar började bergsmassiven ändra utseende och vi såg sundet före Frobisher Bay framför oss. Vår navigering fick godkänt trots att det då inte fanns GPS ombord, död räkning i många timmar gör en lite knäsvag. Vi konstaterade också att det var förnuftigt att ta extrabränsle trots övervikten.

Frobisher Bay välkomnade oss med strålände väder men med -36 C, 18 knops vind. När vi taxade in sa jag till Bertil konstigt det ser ut som oljerök från vänstermotorn Bertil kontrollerade med att det var lika på höger motor, vår termometer visade under -40 C, ja då var det förstaeligt. Vi svalnade fort utanför planet och kylan gjorde att all transport på denna lilla ort skedde med taxi. Taxin hade golvet täckt med decimeter tjockt lager med is. Föraren svarade på min fråga om detta att han vid vinterväderlek aldrig slog av motorn!

Att få ställa in flygplanet i deras stora hangar hade varit toppen men vid rådande temperatur skulle vi bli utfattiga då man debiterade ofattbara summor för att öppna portarna. Vår Piper fick stå ute under natten i

46 gradig kyla.

Efter en god middag på det enda hotellet på denna lilla gudsförgätta ort och pilotprat med andra flygare som höll till här frågade en bussig pilotkollega om vi hade förstärkt våra livförsäkringar, annars trodde han inte den gällde om något skulle hända oss med dessa förtröstansfulla ord somnade vi in utan drömmar.

#### Ferryflygning etapp 4

Söndagsmorgonen randades med -46 C och vindstilla. Våra tankar gick till vår kära Seneca III. Att den skulle behöva värmas av bara den för att komma igång förstod vi utan eskimåutbildning.

Väl på flygplatsen besökte vi Bradley Air som hade behövliga resurser. Vid förfrågan vad det kostade, att värma flygplanet svarade han ned ett leende 200 bucks!!! lite överslättande, det är "Canadian dollar" vilket betyder ungefär 1.000 svenska kronor i alla fall en tiondel av vad det skulle kostat ett ha planet i hangar över natten.

Tankning visade sig vara ett stort problem, i 46 grader kyla kan man inte ha o-ringar som tätningar mellan slang och munstycken varför det blev en del bränsle i och runt tankarna i kabinen. Vi lät värmarna ta det mesta av bensinångorna i planet. Ingen av oss hade något rökbegär under resan.

Färdplanen för denna etapp



skulle gå till Island och Reykjavik.

Vädret var fantastiskt med klar sikt och Bertil som nu var varm i kläderna tog över flygningen för denna första leg mot Grönland jag njöt av den fantastiska upplevelsen. Efter c:a 45 minuter var vi fortfarande över mark konstigt vid check av navigeringen hade Bertil inte kompenserat för missvisning som då var W54 grader ja vi var alltså på väg till Nordpolen. Efter snabb omkalkylering och insåg jag att vi hade två alternativ gå tillbaka och tanka igen eller mellanlanda i Söndre Strömfjord som var vårt alternativ. Jag valde det senare för att inte ytterligare förlora tid.

Denna flygplats får inte användas som ordinarie, men väl som alternativ eller emergency. Inflygningen till flygplatsen var en naturupplevelse av sällan skadat slag. De 6.000 fot höga bergen kringgärdar en slingrande fjord, och längst in ligger flygplatsen väl skyddad.

### **Ferryflygning etapp 5**

Efter tankning, väderbriefing och färdplan fortsatte så färden till Reykjavik vi var stressade för att flygplatsen stängde kl 22:00 och vi lyckades komma iväg på minuten när. När vi var i luften stängde flygplatsen och vi var ensamma i lufthavet. Vi steg till FL110 och kom ovanför moln vackert men vad fanns under oss, jo och ett platt molntäcke. Det var mörkt motorerna arbetade och allt fungerade. Nu upptäckte vi ett flygplans lanternor som sjönk ner i molnen framför oss men vad betydde detta, hinderfriheten? Förklaringen kom när vi var framme i Reykjavik, där fanns en Amerikansk bas för deras strategiska bomflyg!

”Norden Light” som vi säger

norrskan flammade över Grönland och med sådan intensitet att kabinen lystes upp, en upplevelse som jag inte ens sett på film, tänk om jag hade haft en filmkamera!

Vi hade lämnat Grönland och vädret blev sämre alltså kunde vi förvänta oss en instrumentinflygning i Reykjavik. PNR hade vi passerat. Vi fick kontakt med Reykjavik som bekräftade vädret lätt till måttlig isbildning med bra bansynvidd. Vid inflygningen räckte inte den elektriska avisning på vindrutan det blev endast som en tvåörings hål att se igenom. Vid minima korsade jag rodren och öppnade den lilla sidorutan och på så sätt kunde vi landa och rulla ut med hjälp av banljusen kl 03: 30 på måndagsmorgonen. På marken började vi få bättre sikt genom elrutan och taxade vidare till terminalplattan.

Vi parkerade under en stark lampa och under inspektionen av flygplanet efter landningen fick jag se, att från tanklocket och ventilationsröret på höger vinge hade vingen bli grönaktig. Nu började saker gå upp för mig att anledningen till den högre bränsleförbrukningen var att returbränsle från mekaniska bränslepumpen naturligtvis går till vingtanken. Motorns höger returbränsle hade ingen stans att ta vägen, då högertanken hela tiden var full och övertrycket gjorde att bränslet pressades ut. Jag visste så väl hur det fungerar men tänkte inte så långt i luften man är liksom lite dum i huvudet när man flyger.

### **Ferryflygning etapp 6**

Efter några timmars sömn på Hotell Loftleider, var det dags för sista etappen. När vi nu hade kommit på bränsleproblemet skulle resan hem till Västerås bli rena promenadåkning-

en trodde vi.

Syrgasflaskan skulle fyllas men det fanns ingen passande övergång hos markpersonalen och det tog lång tid innan vi fick tag i en sådan övergång

Men han där uppe, som hållit en skyddande hand över oss, hade ännu en överraskning kvar åt oss. Vid väderbriefingen fick vi följande väder: Sikt 1.000 m vertikalsikt 200 fot samt molnöversida 16.000 fot, moderat till svår isbildning i moln från marken och uppåt.

Vädret visade på att molnöversidan skulle ligga över Island och sjunka successivt, för att i höjd med Färöarna vara 12.000 fot och halvvägs mot, Norge bli clear air. Vårt oxygen förråd skulle enligt manualen räcka för 2 piloter c:a 2,5 timme Med denna prognos i handen var vi överens om att start inte var att rekommendera. En Conquest; som skulle starta och gå till London kom till vår hjälp. Jag bad piloten rapportera konditionerna under stigning och när han kom över moln, så skedde, och rapporten innehöll följande: ingen eller möjligen lätt isbildning, molnöversida 12.000 fot "no problem". Efter detta glädjande besked, beslutade vi att starta. Våra reserver av syrgas verkade betryggande, på FL 170 som vi "failade", där skulle vi bara behöva vara i drygt en timma ungefär.

Vi startade, kom igenom på FL 160, och såg det stora vulkanmassivet till vänster, allt var frid och fröjd. En timma gick, två timmar gick, ovansidan höll sig envist kvar alldeles under vingarna. Att sjunka ner i moln med isbildning var inget som tilltalade oss. Vi hade bra väder framför oss så vi beslutade att fortsätta.

Syrgasen tog slut efter två timmar och tjugo minuter. Nu

följde en timma drygt utan syrgas på FL 170 innan vi kunde börja sjunka. Flygmedicinens beskrivning av syrgasbrist stämmer väl. Autopilot flightdirector och allt annat än vi fungerade normal. Prata i radio gick väl någotsånär bra. Tog kontakt med kontrollen för att få vår position och kurs till Bergen bekräftad, ja vi låg rätt och Bertil blev lugn.

Vi började sjunka genom att följa molnöversidan och på FL 110 återhämtade vi oss kvickt, ja vi började skämta som om vi fått syrgasberusning. Våra kamrater i Västerås hade kontakt med kontrollen och fått besked att vi troligen hade problem med tryckkabinen! Kanske var vi sluddriga och jag hade svårt att läsa tillbaka positionen.

Fortsatte flygningen till Västerås i 70 knops medvind vid inflygning till Västerås kom jag på att säkringen för ställindikeringen var utdragen detta för att slippa oljud som orsakats av tung last vid starten, bra med check lista. Ställen skulle kontrolleras av mekaniker efter landning enligt ferrybestämmelser med övervikt. Vi landade och det var skönt att känna oss hemma.

Mötet med våra kära och kamrater den 17 Mars var rörande hjärtligt. Det var något av de förlorade sönernas återkomst.

Ja, som sagt, äventyr eller? Vi har fått uppleva alla privatflygares önskedröm och vi vill inte ha den ogjord. Bertil kommenterade att för hans del skulle han nog tänka över mer än en gång om tillfälle bjuds igen. Själv skulle jag smaka på det medhavda, mycket att smälta och tänka igenom.

Flygplanet var ju amerikaregistrerat så vår tekniker ordnade med service, kontroller mm. Be-



teckningen blev nu SE-IXS

Luftfartsverket meddelade oss nu att Yngling Aircraft i USA inte hade certifikat för att grundöversyn på just vår motortyp. Man menade att vi eventuellt måste lämna motorn för demontering och kontroll till Nyköping? Nu var man förnuftig och kom med avancerad mätutrustning till oss och kontrollerade motor i drift och olika varvtal. Kommentaren från deras specialist var att det var den bästa motorn man kontrollerat och att plocka isär och montera skulle inte vara rekommenderat. Yngling Aircraft hade meddelat att de stod för kostnaden om motorn inte godkändes. Alltså godkändes motor. Vi hade presenterat fullständiga papper

med specifikation på toleranser i alla delar inuti motorn.

Jag och Bertil åkte upp till LFV på Bromma för att klarlägga om vi måste genomgå typinflygning på planet som nu fanns i Svenskt register. Hans första fråga var, har Ni flugit detta plan till Sverige, ja svarade vi och han skrev på att vi var influgna på typen.

Delägarna kunde nu efter registrering börja flyga in sig på planet alla var lyckliga att vi nu få ett fullvärdigt reseflygplan till Västerås

Tyvärr havererade planet utanför Västerås några år senare p.g.a. bränslebrist, men det är en annan berättelse.

**Nils-Erik Hahn**

