



Scandinavian IFFR

1997 nr 5, december

Nya medlemmar - Välkomna !

Sedan maj 1997, har följande nya medlemmar tillkommit i Skandinaviska Sectionen:

Antti Kontio, Kajaanintie 247, FIN-90240 Oulu, Finland. Member of Tuiran Rotary Club, Airport EFOU, #5912

Jukka Matti-Tuuri, Kirkkotie 17 C 3, FIN-62900 Alajarvi, Finland. Classification: Watch and Jewellery. Member of Alajarvi Rotary Club. Airport: EFME. #5913

Vi önskar samtliga hjärtligt välkomna till IFFR. Vår kassör har sänt / sänder en IFFR-nål och ett IFFR tygmärke till alla nya medlemmar.

Ny adress eller ändrat telefon nr eller e-mail adress?

Om Dina uppgifter i IFFR Internationella Matrikel är felaktiga, vänlig meddela Lars Österbom, Gränsvägen 18, S-812 31 STORVIK, Sverige, Tfn: +46 290-31624.

Har Du E-mail adress, meddela även detta, eftersom matrikeln kommer att kompletteras med sådan.

E-mail adress till Lars Österbom:

osterbom@algonet.se

Glöm ej att betala MEDLEMSAVGIFT 1998

Med avgiften bidrager Du bl.a. till ytterligare ett flygplan åt MAF, att användas för läkar- och sjuktransporter i Afrika.

Inbetalningskort bifogas.

Betalas senast 31 januari 1998

I detta nummer finner du bl.a.

Rotary Convention 1998	sid 1
Calendar of IFFR happenings	sid 2
IFFR info i Västerås Flygklubb	sid 2
Rotaryföredrag om Svenska Flygvapenmuseum	sid 3
Long Range Air Race	sid 4
Internet adresser	sid 6
Rotary Club of Amadora	sid 7

Fly-out i samband med Rotary Convention, Indianapolis, USA

Varför inte åka till Rotary Convention i Indianapolis 18-23 juni 1998. Här arrangeras ett fly-out. Det blir en flygning runt Michigan sjön, ett besök vid Wright Patterson AFB Museum, en landning på ett fält nära Kanada med en tågresadit. Sedan fortsätter flygningen till Oshkosh med ett besök på världens största flygmuseum, EAA Museum, en landning på Meigs flygfält, välkänt för alla som flyger Microsoft Flight simulator, det finns på start-skärmbilden. Det blir ett besök i Chicago och där Paul Harris startade Rotary den 23 februari 1905. För deltagande i detta fly-out behöver Du inte ha något flygplan med över till USA. Det kommer att finnas tillräckligt med platser i de deltagande flygplanen för alla gäster som vill deltaga har man lovat.

Anmälan om deltagande i convention 1998 måste göras senast 31 december på utsänd anmälningsblankett. Fråga sekreteraren i Din Rotaryklubb efter blanketten och notera särskilt IFFR och "IFFR-Hotel" på den.

För ytterligare information kontakta Bob Renner tfn/fax +1 317 348 2449

Scandinavian IFFR

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

Editor Sven-Erik Jönsson
Stenhuggarevägen 36B
S-310 42 HAVERDAL
tfn/(fax) bost. +46 35 51498
tfn arb. +46 35 149350
telefax arb +46 35 157655
E-mail:

sven-

erik.joensson@halmstad.mail.telia.com

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 1996/97

Chairman	Kjell Åkerman
Secretary	Audun Johnsen
Treasurer	Lars Österbom
Data-coordinator	Bo Nåsell
Editor	Sven-Erik Jönsson
Arkivarie	N.A Bergquist
Section leader	Gustav Rosenlew
Country Leaders	Poul-Erik Christensen DK Henry Sandin FIN Lars Myreboe N Sven Iverström S
Revisor	Sture Söderberg
Valberedning	Bengt Hellsten och N.A Bergquist.

Årsavgift IFFR år 1997 300,- SEK
att betalas till:

Postgiro konto: Sverige: 627 00 06 - 7
Danmark: 6415377 (Å Åkerman) 270,.
Norge: 0826 0607 481 (IFFR) 300,-
Finland: Merita Bank Pori, FIM 250
200518-44447 (IFFR / G Rosenlew)

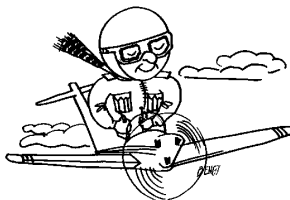
CALENDAR of IFFR happenings

1998, June 18-23, Indianapolis Indiana. IFFR Fly-out following the RI International Convention at Indianapolis, Indiana. Incl tours of Wright Patterson AFB Museum, train trip into Canada, tour EAA Museum at Oshkosh, Wisconsin and visit Rotary Chicago. Details: contact Bob Renner tfn/fax +1 317 348 2449

1998, August 14-16 Bornholm, Denmark, Scandinavian Section Fly-In and Annual meeting. Contact Poul-Erik Christensen, tfn res. + 45 64822128, bus + 45 64823600, fax +45 64823682

Please send information to me about coming IFFR activities to make the calendar as complete as possible.

/ S-E Jönsson.



IFFR presentation i Västerås Flygklubbs medlemsblad.

N.A.Bergqvist har på två sidor i VFK nytt nr 3/ 1997 gjort en förnämlig presentation av IFFR, med information om vad vi står för, vad vi gör, historia och dagsläge. Tack N.A. och hoppas fler IFFR medlemmar vill göra detsamma i sina klubbar.

Som IFFR member förväntas bl.a. att Du sprider kunskap och förståelse om flyg och IFFR.

Rotaryföredrag om Flygvapenmuseum

IFFR medlem Sven Scheiderbauer, Linköping, besöker ofta Rotaryklubbar för att berätta om Flygvapenmuseum i Linköping, Sverige samt om svensk flyghistoria. Måndagen den 15 september gästade han min klubb, Halmstad Tylösand Rotaryklubb och förgyllde då tillvaron för oss med ett mycket intressant och av medlemmarna uppskattat föredrag.

Sven inledde med att berätta att det i begynnelsen var flygpionjären och överste Gösta von Porat som började spara sina gamla flygplan. Hans efterträdare som chef för F3 vid Malmslätt i Linköping, överste Hugo Beckhammar, fortsatte att ta vara på de flygplan som togs ur bruk. Chefen för flygvapnet vid den tiden var general Nordenskiöld, som ansåg att flyget skulle vara ett nytt och fräscht vapenslag utan gammal historia. Han lyckades dock inte stoppa projektet utan år 1953 öppnades det första museet i en lägerhydda på Malmslätt. Så småningom, den 1 juli 1977 öppnades ett statligt flygvapenmuseum i Linköping.

Organisatoriskt hör detta in under en myndighet som heter Statens försvarshistoriska museer, som i sin tur sorterar under kulturdepartementet. Sven Scheiderbauer ansåg emellertid att kulturdepartementets tjänstemän inte hade den rätta förståelsen för flygvapenmuseums behov.

I museet ägo finns omkring 130 flygplan, varav många är utlånade till andra verksamheter. Ett 60 tal finns utställda i Linköping. Flygvapenmuseum tar emot materiel från flygvapnet som skall utmönst-

ras och faktum är att det är billigare för staten att sända ett flygplan till museet än att skrota det. Sven önskar att objekten skall vara helt intakta, de skall komma direkt från flotttiljen till museet i fullt användbart skick med vapen och annan utrustning komplett. Det är viktigt att man även i framtiden skall kunna studera och beskåda flygplanet med alla dess system. Vid museet finns också flygvapnets äldsta hangar.

Tyvär har man mycket begränsade resurser för att restaurera gamla flygplan. Endast om man har mer än ett flygplan av samma typ, kan man acceptera att det får flygas med. Under senare år har t.ex. en SAAB J29 Tunna gjorts iordning till luftvärdigt skick av en grupp i Ängelholm och i Linköping har under det gångna året en SAAB B17 från 1942, gjorts luftvärdig. J29 Tunnan har nu uppvisningsflugit vid flygdagar de senaste två åren och SAAB B17 visades upp i luften för allmänheten för första gången vid SAAB:s flygdag och 60 års jubileum den 7 september i år. Förhoppningsvis skall vi även få se de båda flygplanen vid många flygdagar framöver.

Vid Flygvapenmuseum har man även under det senaste året, med bistånd från SAAB, byggt om en J21 till J21R, det första jetplanet i svenska flygvapnet. Ombyggnaden har gjorts på samma sätt som man en gång konverterade en J21 till jetversion. Denna maskin är ej avsedd att bli flygande

IFFR medlem deltog i World Air Games - Long Range Air Race.

Finn Viking OH-PAR, en PA-30 Piper Twin Comanche, tillverkad 1967 och flugen av Raimo Makkonen, IFFR # 3924

The 1st. World Air Games genomfördes under september 1997 i Turkiet. Arrangörerna, FAI, hade för första gången samlat all flygsport till något av flygets olympiad. Det fanns tävlingar i modellflyg, ballongflyg, paragliding segelflyg, fallskärms hopning, ultralätt (microlights), precisionsflyg motor, och flygrally.

En tävlingsgren var Long Range Air Race och i detta startade vår finske IFFR medlem Raimo Makkonen 3924.

Tävlingen startade i Reykjavik, dit samtliga 19 deltagande flygplan med besättningar från 12 länder ankom 7 - 10 september. Tävlingen indelades i fyra grupper, group 1 (non-turbocharged pistons), group 2 (turbocharged pistons), group 3 (turboprops), och group 4 (jets). I sistnämnda grupp fanns endast 2

deltagare, det var Dream Machine, USA och Young Turks från Turkiet. Båda flygplanen var av typ Cessna Citation.

Routen de tävlande flög var Reykjavik - Strasbourg - Sevilla - Rom - Tel Aviv - Amman - Tel Aviv - Trabzon - Adana för att avslutas i Izmir.

Raimo Makkonen flög tillsammans med vännen Yrjö Riionheimo i en Piper Twin Comanche, OH-PAR under namnet Finn Viking. De har tidigare flugit Around the World Air Race 1992 som startade i Geneve, gick via Helsinki - Moskva - genom Sibirien - Alaska - Californien - Washington - Grönland med mål i Nice. Raimo har vid två tillfällen deltagit i Cognac Air Rally och 1989 segrade han och erhöll sin vikt i cognac, 96 flaskor!

Ett svenskt team bestående av Nini och Erik Banck deltog med en Cessna P210,

N5531W med tävlingsnamnet Go Johnny Go. Erik Banck vann en jorden runt tävling 1994 med sin Cessna. Själv har jag haft förmånen att ferry-flyga den från Californien till Sverige 1991, när Erik hade köpt den.

Tävlingen går ut på att flyga delsträckorna på kortast möjliga tid i förhållande till flygplanets prestanda. Efter varje delsträcka görs ett uppehåll för vila och rekreation. Tiden för uppehållet är på förhand bestämt av tävlingsledningen. Fem olika världsrekord sattes under tävlingen.

Deltagarna från Europa hade en mycket hård motvind till Reykjavik, en Grekisk Trinidad TB-20 tvingades vända över Atlanten och gå tillbaka till Skottland p.g.a. motvinden och avvakta tills att den avtagit.

Den Piper Twin Comanche som Raimo flög är utrustad med flera extra tankar och tip-tankar vid vingpetsarna och har en endurance på 10 - 11 timmar.

En Mooney flugen av två kvinnliga piloter från USA hade haft vissa problem med bränsletryck på väg över Atlanten till Island, sedan skadade de propellern vid taxning på en natt-svart platta på Reykjavik. De lyckades få låna en propeller från en Cessna på Reykjavik och kunde fortsätta.

Den 11 september bar det av från Reykjavik ut på den första delsträckan. En Cessna 414 från Canada tvingades bryta på sträckan till Strasbourg och landa i England p.g.a. problem med oljetryck. Deltagarna hade dåligt väder på denna sträcka, med låga moln och freezing level på 3000 ft. Erik och Nini Banck hade problem med sin autopilot och fick flyga för hand. Efter första sträckan ledde i group 1 en Glasair II från USA med tiden 7 tim 20 minuter före en tysk Bonanza. Bonanzan flögs av en besättning som hade stor erfarenhet av alpflygning och deras rutin gav sedan resultat i fortsättningen, de kom att vinna hela tävlingen före Glasairen. För att få bästa möjliga fart hade många

kompletterat sina flygplan med alla typer av speed-kit.

Den 13:e flögs sträckan Strasbourg - Sevilla som Raimo flög på 7 timmar. En flygledare i Barcelona tvingade Finn Viking att göra en omväg på 80 NM, direkt in mot Cb!

Från Sevilla bar det av till Rom den 15:e september i VFR väder. De båda amerikanskorna i Mooney blev emellertid kvar i Sevilla med nya tekniska problem. I Rom landade deltagarna på Ciampino flygplatsen och fick efter landning vänta i 4 timmar på bränsle.

Den 16:e fortsatte tävlingen mot nästa mål, Tel Aviv i Israel. Det var ytterligare en lång övervattenflygning. Någon av de tävlande tvingades begära direkt inflygning p.g.a. bränslebrist. I motsats till Rom, klarades tankningen av på 10 minuter. När man väl kommit till hotellet kunde konstateras att Medelhavets vatten hade en behaglig temperatur för svettiga finnländska piloter.

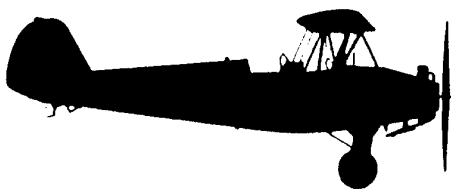
Från Tel Aviv flög deltagarna till Amman i Jordanien. Här tog kronprins Faysal emot. Team Finn Viking passade även på att få gjort en 50 tim översyn på sin Comanche vid Arab Wings och enligt Raimo var det inget tvivel om att företaget hade goda kunskaper om flygplanunderhåll. Efter besöket i Jordanien flög samtliga tillbaka till Tel Aviv och härifrån fortsatte tävlingen till Turkiet. Bergen var höga och Finn Viking klarade endast 14000 ft och fick flyga mellan bergtopparna. Från den tyska Bonanza besättningen hade Raimo och Yrjö fått många goda råd om flygning i bergsteräng. Väl framme vid målflygplatsen var det mer eller mindre kaos. En flygledare utan radar la deltagarna i väntläge över flygplatsen. När Finn Viking fått klart för ILS inflygning visade det sig att en annan deltagare låg strax bakom. Denne fick göra en 360° och gå om med 40 minuters försening. Andra landade med bränslebrist.

En sådan här tävling är mycket prestige-fylld. Tävlingsledningen fick viss kritik,

det fanns ett antal flygledare som inte var nöjda. Restriktionsområden hade genomflugits utan tillstånd. Flygledningen hade t.o.m. sänt rapporter på piloter och ett antal deltagare tog för stora risker för att få bra placering. Det svenska paret blev diskvalificerat efter att ha landat i Izmir med bränslebrist.

Raimo och Yrjö flög med säkerhet, med ansvar som förväntas av flygande rotarianer, men var besvikna att de endast hamnade på 13:e plats. Men de hade säkert minst lika mycket nöje och lika många fina minnen från tävlingen som segrarna. Och det är lätt att förstå att det har varit en spännande flygtävling. Vi gratulerar till en väl genomförd flygning och sportinsats.

Sven-Erik



Focke Wulf 44J

I n t e r n e t **IFFR på Internet**

Iberian Section av IFFR (Portugal och Spanien) har nu en egen web sida. Adressen är:

http://members.tripod.com/~IFFR_Iberia

Här följer några mer allmänna tips om intressanta web sidor:

Bra vädersatellitkarta finner Du på nedanstående adress. Dessa brukar vara uppdaterade och aktuella.

<http://www.meto.govt.uk/satpics/>
Satelitkarta Europa

Hos SPAF finns länkar till flera väder-websidor med prognoser, höjdkartor och väderradarbilder, bl.a. en väderradarbild över västsverige (Göteborg).

Du kan också gå direkt på adressen enligt nedan

<http://www.reab.se/weather.html>
Väderradarbild västsverige

<http://www.meteoservices.be/>
Satelitkarta Europa

<http://www.meteo.fr/>
Fransk meteo, länkar till väderkartor m.m.

<http://www.ecmwf.int/charts/charts.html>
Väderkartor, markkarta och 500 mb karta gällande 3 dagar.

<http://www.fly-in.org/>
EAA Oshkosh

<http://www.eaa.org>
EAA-USA med länkar till fler sidor.

<http://www.sun-n-fun.com>
Sun´n Fun Fly-In Lakeland Florida

<http://www.gripen.saab.se>

<http://www.aerosearch.com>

<http://www.avweb.com>
sänder intressanta nyhetsbrev varje vecka.

<http://www.trade-a-plane.com>
Den enormt stora amerikanska tidningen som utkommer var 10 dag med flera 1000-tals annonser på flygplan som är till salu.

Rotary Club of Amadora, Portugal

I Iberian IFFR Sections Newsletter, som är tryckt i fyrfärg, berättas om Rotary Club of Amadora i Portugal, som nyligen firat sitt 20 års jubileum. I samband härmed har man gjort ett nytt standar (baner på "Skandinaviska"). Det är designat av IFFR medlemmen Carlos Carmona, #4951 och motivet är ett franskt konstruerat jaktflygplan av typen SPAD S-VII. Flygplanet började byggas år 1916 och kom att tillverkas i ca 6000 exemplar. Det var ett robust ensitsigt och mycket framgångsrikt flygplan bl.a. i Portugisiska Grupo de Esquadilhas de Aviação Republica år 1919. I Iberian IFFR Newsletter berättas det även om att Carlo Carmona har gjort en mycket fin publikation till klubbens jubileum.

Vi gratulerar klubben till jubileumet och Carlos till att han gjort ett fint standar i flygets tecken.

***God Jul
och
Ett Gott Nytt År***

önskar

Mariann och Sven-Erik

