



Vem var Ted Smith?



För ett 20-tal år sedan var jag ägare av en Aero Commander 500. Den inköptes från X-Air i Gävle som opererade med denna typ i samband med mineralprospekteringar för SGAB.

AC 500 var ett stabilt och bra flygplan, den som sett Bob Hoovers avancerade uppvisningar med både en och även bägge motorerna avslagna, vet vad jag menar.

Konstruktören hette Ted Smith, pappa till en rad framgångsrika flygplan, bl.a. Douglas A26 Invader, ett lätt och mycket snabbt bombplan från andra världskriget. Förutom Aero Commander torde

dock Ted Smith vara mest känd som konstruktören av Piper Aerostar, ett tvåmotorigt flygplan, ansett som det snabbaste av alla kolvmotorförsedda lätta twins, god för 250 knop och mer på höjd. Det finns även en modell försedd med tryckkabin. Jag hade länge vurmat för denna flygplantyp.

En Piper Aerostar fanns vid den tiden till salu hos Norröna Flyg i Norge. Förhandlingar inleddes men vi kunde inte mötas så jag blev kvar ännu några år med min AC 500, som sedan hamnade i Ungern, men det är en annan historia.

I maj 2003 var Australien/

Brisbane värd för Rotarys världskonvent. Där fanns givetvis även IFFR som hade arrangerat Fly-arounds först på Nya Zeeland och sedan längs Australiens östkust. På Nya Zeeland flög vi en inhyrd Cessna 172 tillsammans med Meg och Emidio Del Conte från San Diego. Under denna fantastiska tur hamnar vår grupp bl.a. på Omaka, ett litet gräsfält någonstans i mitten av sydön, och där landar även en.... just det, en Piper Aerostar.

Eftersom denna maskin ej var med i gruppen vid starten från Ardmore på nordön blev

Fortsättning på sida 4

Scandinavian IFFR

Informationsskrift för medlemmarna i
International Fellowship of Flying Rotarians
Scandinavian Section

Redaktion: Editor

Bo Johnsson
Blålockevägen 23
SE-722 46 Västerås
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

Finland

Bengt Hellsten
Mariégatan 13 B
FIN-22100 Mariehamn
tfn +358 18 12961
e-mail bihellsten@aland.net

Norge

Rolf Mikkelsen
Thorsøvn. 3
NO-1634 Gml Fredrikstad
tfn bost +47 69349660
mobil +47 90116049
e-mail mmv-aut@online.no

Scandinavian IFFR utkommer 3 gånger per år.

Hemsida www.iff.net

Scandinavian Section of IFFR

Styrelse och funktionärer 2007/2008

Chairman	Christer Liljenstrand
Secretary	Rolf Mikkelsen
Treasurer	Øyvind Krokeide
Editor	Bo Johnsson
Webmaster	Sven-Erk Jönsson
Arkivarie	N.A Bergqvist
Section Activity Leader	Audun Johnsen
Country Leader	DK Svend Andersen FIN Matti Helin NO Audun Johnsen SE Bo Johnsson
Revisor	Arnulv Lemme

Valberedning Audun Johnsen, Bo Johnsson
och Gustav Rosenlew

Årsavgifter

Danmark	300 DKK	
Finland	40 €	Nordea 200518-44447
Norge	350 NOK	BG 7177 05 55005
Sverige	350 SEK	Skandiabanken 9150 902 438 9

Kalender

June 18 (Wed) IFFR Annual General Meeting,
June 19-28 Americas Region, Los Angeles
Post Convention Fly-Away.

July 25-28 UK Section "Weekend of the Year",
Perth.

August 14-17 Scandinavian Section,
Telemark Norway, Annual Meeting and
Fly-In.

Sept 26-28 Portugal Section, Portimão,
Algarve (LPPM).

Redaktören har ordet



Så har det hänt igen, det som inte får hända. Fyra döda i Italien. Christer Liljenstrand var där och skriver om olyckan på sidan 5.

Det är tredje gången. Första olyckan var i Portugal 2002 och andra i USA 2005. På 7 år har vi förlorat 12 personer. Det två första olyckorna var väderrelaterade och vad den senaste berodde på får haveriutredningen visa.

Det gemensamma för alla olyckorna är att de har inträffat under Fly-Abouts och att alla planen varit fullastade med 4 personer.

En intensiv debatt förs nu inom IFFR där många förespråkar att vi ska avstå från Fly-Abouts och endast fortsätta med Fly-In.

Det räcker inte med att stoppa huvudet i sanden och hänvisa till pilotens ansvar. IFFR måste arbeta hårdare med flygsäkerheten på alla de aktiviteter vi genomför.

Här i Sverige kan vi glädjas åt att få bränsleskatt på nöjesflygning efter den 1 juli 2008. På övrig flygning ska man kunna få tillbaka skatten. Hur det går till är fn okänt. 100LL ökar till ca 17 kr/l. Men i Sverige tycker vi det är häftigt att betala skatt som någon politiker sa.....

Trevlig sommar och vi syns i Telemark
Bo Johnsson, editor.

Chairmans spalt



I maj 1990 hade jag anledning att åka till Helsingfors. Jag skulle dock först plocka upp en kollega på Bromma.

Start från Luleå och i Umeå ut över Bottenviken via den gamla leden A 11. Ensam i flygplanet Aero Commander AC 500 SE-GUR, men fulltankad och mycket övrig last till vårt kontor i Stockholm. Tiden går, allt frid och fröjd, rutinmässig scanning av instrument och övrigt. Märkligt, ser ut som att olja pumpas ut från styrbords propelleraxel och bakåt över gondolen.

Jag hade tidigare mentalt noterat att kolla visst oljedropp vid nästa 100-timmars. Men detta, jag intalar mig själv att det är fartvinden som krusar oljan och gör att det ser ut som att det pumpas ut. Kollar oljetrycket, visaren kan inte sjunka lägre än vad den gjort. Inser stundens allvar men behöver inte analysera situationen närmare för att komma upp med någon slags handlingsplan. Ser till min förvåning hur händerna flyger som lärkvingar över panelerna, stänger av, flöjlar, trimmar, allt sker med automatik. Det var djävulen vad utbildningen sitter i, "in case of engine failure....."

Dags för nödmeddelande, tjatter på frekvensen men får en lucka och sänder min position och situation. Nu blev det tyst, alla lyssnar, väntar, vem, var, hur? Jag meddelar att jag fortsätter till Bromma enligt färdplan. Men efter en stund börjar jag tappa höjd, den kvarvarande icke turboladdade motorn orkar inte hålla oss kvar på FL120. Nytt meddelande till Arlanda Control, SE-GUR måste få ett alternativ. Jag lämnas över till TL på F 15 Söderhamn, får 270 grader, rakt in, välkommen. På 7000 ft tar det fast, jag sjunker inte längre. Så hör jag räddnings-Vertolen från F15 tala med TL, SE-GURs position, höjd? Ögonkontakt, Vertolen ligger snett under, ytbärgare, fullt pådrag. Gäller detta verkligen mig?

Jag inser att i maj är vattnet i Bottenviken kallt, dit ned skall jag inte. Så ett annat pro-

blem, hur landar man en AC 500 med en motor, sidtrimmad och dessutom i sidvind? Sånt fick vi inte öva under utbildningen, bara stänga av en motor på höjd för att "känna på". Jag hade behövt legendariske flygläraren KA Larsson

från Värmlandsflyg vid min sida, känner mig något torr i munnen. Således, gör allt rätt. Rakt i kurs, rätt fart, rätt höjd, synnerligen väl medveten om att jag med min last inte har kraft för ett nytt pådrag, Allt går dock perfekt, det stora sidorodret biter direkt, taxar in till plattan. Vertolen landar bredvid, skepparen hoppar ut och går direkt fram till den oljedrypande "Guren", drar runt propellern utan problem. Min snabba avstängning har räddat motorn från skador, (javisst jag är snål). Det visar sig sedan att oljekylaren spruckit, men i övrigt ingenting. Sedan upp på massen, en snabb öl (lätt), hyrbil till Arlanda och Finnair till Helsingfors.

Tidsförlust 3 timmar. Skickar sedan en kartong whisky till Vertolen och dess besättning.



Så kan det gå när man skall flyga till Helsingfors.

Så kan det gå när man skall flyga till Helsingfors.

Christer Liljenstrand

Fortsättning från sida 1.

jag givetvis nyfiken. Det visar sig att den kom direkt från Texas via mellanlandningar och tankningar på rutten. Ut hoppar en glad gentleman, dr Michael Graves, urolog med egen praktik i Plainview, Texas, spansktalande vid behov. I kabinen fanns 2 stolar, resten av utrymmet togs upp av två stora ferrytankar.

ön är mycket bergig med toppar upp till 10-11000 ft. Vi flyger ut och in i canyons och inser riskerna när vi ibland får vända för att komma ut och kanske på mötande kurs med resten av gänget. Vi går upp on top och ligger i badande sol ovanpå molntäcket med bergstoppar stickande upp runt omkring oss, bl.a. det mäktiga Mt Cook på avstånd.

Så bär det iväg ned, hoppas att GPS:en är exakt, berg är hårt. Vi kommer igenom på 2000 ft med hela den långa Lake Wanaka framför oss, helt enligt plan.

Så är vi åter tillsammans med vår grupp som tålmodigt väntat på att vi skulle dyka upp, långt efter att alla andra landat.



Vi kommer i samspråk och jag uttrycker min glädje över att se en av Ted Smiths skapelser i denna utkant av världsalldet. Då säger Mike, du är troligen den enda i den här församlingen som vet vem Ted Smith var, du ska flyga med mig. Så med mina medresenärers godtycke lämnar jag nästa dag Cessnan för att åka Piper Aerostar.

Nästa destination var Omarama, någon timmes flygtid. Vi startar tillsammans med gruppen i övrigt, totalt ca 20 flygplan. Den snabba Aerostaren gör dock att vi snart har alla bakom oss.

Det är heltäckande med undersidan på ca 2500 ft. Syd-

Vi räknar med ett hål att ta oss ned genom. Omarama är ett litet fält utan några som helst inflygningshjälpmedel. Det finns inget hål. Efter några timmars snurrande inser vi att det är nog retur till Christchurch som gäller. Upprepade försök att få kontakt med gruppen i övrigt har heller inte lyckats. Men så får vi kontakt och får veta att molnundersidan är ca 2000 ft och vi befinner oss på ca 6000 ft. Vad göra? Vi beslutar oss för moln genomgång med hjälp av GPS, är vi inte genom på 2000 ft avbryter vi. "Are you comfortable with this" undrar den spjuveraktige Mike. "Jag har sett fulare platser", svarar jag.

Efter Nya Zeeland fick vi njuta av ett fantastiskt program i Australien, nu med andra inhyrda flygplan. Mike som anlant ensam, fick nu sällskap av sin fru Cynthia som anlant via Quantas.

Långa hopp ville hon inte sitta i småflyg, som hon uttryckte det. Jag hade chansen att få åka med Mike tillbaka till Texas, men eftersom vi skulle åt annat håll kom den platsen att tas av Sam Bishop.

Jag fick i varje fall sitta några timmar i Ted Smith's Piper Aerostar.

Christer Liljenstrand

Olyckan i Trento

Just hemkommen från Italien har jag under några dagar haft tid att kontempera den flygolycka som så tragiskt tog fyra liv i samband med IFFR Italian Sections Fly-in i Venedig.

De omkomna var John Ritchie och Kevin Young från IFFR UK samt Manarella Ferrari och hennes make Vittorio Rossetti. Manarella Ferrari var rotarymedlem men ej med i IFFR. Vittorio Rossetti, fören, var ej rotarymedlem.

Den aktuella dagen, söndagen den 1 juni, genomfördes en flygning till Trento, beläget ca en timmes flygtid väster om Venedig, för lunch och besök på Capronimuseet. Vädret var absolut VFR, men disigt. Färdvägen kunde planeras direkt till Trento över ett höglänt, bergigt område, eller följa riksväg och sedan via pass till Trento.



Olycksplanet, en nyrenoverad fyrsitsig Procaer F-15A Picchio, med 180 HP valde den direkta vägen både dit och sedan för returen. Haveriet inträffade i höglänt terräng 15-20 min efter start. Förhoppningsvis kommer haveriutredningen att visa vad som hände. Något vittne på marken uppger att flygplanet eller motorn lämnade rök och manövrerade oregelbundet. Fakta är dock att dagen var mycket varm 30 grader eller däröver, flygplanet tankade enligt uppgift 90 liter i Trento och hade fyra personer ombord.

Dessa tillhör dock ej flygplanet och räddningshelikoptern meddelar strax därefter att samtliga ombord omkommit. Flygplanet fattade eld vid nedslaget.



Giuseppe Berardo, Piera Graffer, † Kevin Young och † John Ritchie

Återkomna till flygplatsen på Lido, som var vår hemmabas, samlades vi för förfriskningar på altanen till flygplatsserveringen, samtliga deltagare på turen, dock inte besättningen på I-ARWI som väntades in när som helst.

Eftersom jag några timmar tidigare vid lunchen i Trento haft tre av de fyra omkomna vid samma bord under livlig diskussion, kändes hela situationen överklig.

Det inträffade lade naturligtvis sordin på stämningen, middagen på kvällen blev en dyster tillställning och de planerade flygningarna till Trieste och Ravenna bordlades. Många valde att avbryta och återvända hem. Morgonen därpå deltog vi kvarvarande i en andaktsfylld minnesstund i den vid flygplatsen närbelägna kyrkan. Någon hade med kort varsel lyckats få tag på en präst.

Konsekvensen av detta haveri, vilket kommer att läggas till de övriga två haverier som IFFR utsatts för, är i skrivande stund oklara. Just nu pågår en intensiv debatt inom IFFR:s högsta ledning kring formerna för IFFR:s sammankomster där flygaktiviteter skall genomföras.

Den förste som angav oro var Charles Strasser från IFFR UK. Han hade inledningsvis vägrat att flyga VFR till Trento, men sedan ändrat sig.

Efter en stund får vi besked via flygledningen på Lido att ett flygplan kraschat strax öster om Trento. Räddningshelikoptern som lokaliserat haveriet men ännu inte landat, meddelar att personer ses röra sig vid vraket.

Christer Liljenstrand

TYSK OG ØSTERISK SEKSJONENS FLY- INN I SPEYER 1-4



Jeg og min iffr kamerat Tolleff Myrvang Jensen besøkte den tysk/østeriske seksjonens fly - inn i Speyer i mai 0-8. Turen fra Norge til Speyer var på over 600nm som er noe lengrer enn rekkevidden på vår C-172. Vi planla da å reise på Onsdag den 31 April med stopp og overnatting i Lybeck som er ca halveis til Speyer. Det som alltid er spendende med å fly lange turer VFR er å ha været med oss, og vi hadde i forkant gjort avtale med Bo Johnsson om å plukke oss opp underveis hvist vi skulle bli sittende fast i dårlig vær.

Tolleff hadde sørget for planleggingen av turen og jeg sørget for fulltanket og nyvasket fly før avgang kl 15:30 fra vår flystripe Torsnes v/Fredrikstad. Været var brukbart og vi fløy direkte via Ålborg VOR , og Alsie VOR, og etter 3:10 i luften landet vi på Lubeck lufthavn. Etter innsjekking på hotellet brukte vi kvelden på en bedre middag i den kulturelle hansabyen.

Tordag morgen 1 mai var strålende med CAVOK hele

veien til Speyer. Etter en god Tysk frokost tok vi taxi til flyplassen som lå bare 7 min fra centrum og vi var i luften kl 10:00. Da vi ikke hadde transponer mode S instalert kunne vi ikke fly i Ctr og TMA i Tyskland og vi valgte da en rute øst for Hamburg og Frankfurt som var ukontrollert luftrom. Flyhøyden varierte mellom 1000 ft og 3500fot og vi fly over flott tysk bondelanskap . Det er mye seilflyging i Tyskland så vi holdt god utkikk og etter 3:05 i luften

landet vi i Speyer. Flere andre deltagere haddeda allerede ankommet og etter refueling og parkering ble vi kjørt til flyklubbens restaurant hvor vi inntok en bedre lunce sammen med de andre deltakerene. Etter en stund kom også Bo och Margot Johnsson, og det var deilig for engangs skyld å komme før han. Det var 61 deltagere fra 6 land på dette fly-in og etter en stund ble vi faktet med buss til våre hotell og dagens program var guidet tur i Domkirken og den bedre middag på Rådhusets kjeller.



Rehn dalen

Fredag 2 Mai var det et tettpakket program med buss fra kl 09:15. Først besøkte vi en fabrikk som laget flykomponenter til både Airbus og Boing. Det var 1600 ansatte på fabrikk og de hadde spesialisert seg på blandt annet fuel rør og fuel tanker til flyindustrien.

Etterpå hadde vi en times busstur sydover til Reisburg Trifels. Der hadde vi en bedre lunce ute i det fri før vi fikk en guidet tur i slottet fra år 800 e.k. hvor riksregaliene til Bayern var å beskue. Deretter gikk turer til Villa Ludwigshöhe som var et sommerresidens for keiseren fra 1850.



Reisburg Trifels fra år 800 e.k.



Guidet tur i Speyer



Vinsmaking NA Bergqvist

Siste innslag denne dagen var vinsmaking og en bedre middag på Burrweiler Mule. Stedet produserte sin egen vin og flere benyttet anledningen til å kjøpe med seg litt hvitvin.

Lørdag 3 Mai begynte med guidet tur i byen og etterpå var det ikke noe program før på kvelden. Mange benyttet da anledningen til å shoppe og besøke byens store tekniske museum som blant annet hadde en Lufthansa Boing 747 utstilt ute. På kvelden var det gallamiddag på Domhotell og

sosialt samvær til langt på kvelden.

Søndag 4 Mai var det avreise. Noen hadde lang vei hjem og dro tidlig. Etter en bedre frokost og sjekking av været som var CAVOK hele veien var vi i luften kl 10:30, og etter 3:10 i luften landet vi i Kiel. Der fullet vi opp flyet og slappet av en times tid med en bedre middag før siste etappe. Været var like bra gjennom hele Danmark og kl 18:30 landet vi på vår flystripe i Torsnes

Dette var en meget begivehetsrik helg sammen med andre flyentusiaster og rotarykollegaer, og vi gleder oss bare til neste IFFR møte som vi kan delta på.

Rolf Mikkelsen



Store tekniske museum som hadde en Lufthansa Boing 747

Velkommen til Telemark Norge i et nøtteskall IFFR Scandinavian Section's Årsmøte 2008



Once upon a time five of the farmers in Heddal agreed upon building a church in the valley. But there was this problem of finding a qualified builder. One of the farmers, named Raud Rygi, one day ran into a stranger who promised to build the church. But on one condition: - When the church was finished, Raud should bring him the Sun and the Moon, or the blood of his heart unless he could guess the strangers name. Raud thought it would be more than enough time to discover the man's name, and so he made the deal.

But alas, he didn't get very much time. During the first night all the timber was in place, the second night the main tower was raised, and the third day the church was finished. Fearing for his life, Raud strolled along his fields desperately wondering how to guess the strangers name. Then he heard this beautiful song coming from inside a nearby mountain:

" Hush, hush, little baby do
- tomorrow father Finn, will
bring to you, Moon and Sun
and Christian Heart as toys
for you, - so nice and smart "

The riddle was solved - The builder was the "troll" Finn, who lived in the nearby mountain. That's how Raud saved his life and Heddal got its church. But the troll couldn't stand the sound of the church bells every Sunday, and therefore moved with all his family to the mountain Himingen. When you go north from Heddal stave church you'll see the Himingen Mountain in the western horizon, where the angry and frustrated troll still lives with his family.

