



## IFFR Scandinavian Section Fly-In 2008 – Telemark Norway



Vi som hade förmånen att delta i IFFR:s Fly-In i Telemark, Norge, kan se tillbaka på några dagar fyllda av upplevelser och god kamratskap. Detta välplanerade och välbesökta Fly-In begåvades med vackert väder i en absolut betagande natur. Här kan man verkligen tala om höga berg och djupa dalar, men även en kulturbygd med flerhundraåriga traditioner inom dans, musik och byggnadskonst. Allt detta fick vi ta del av tack vare Audun Johnsen och hans team. Ribban är nu lagd högt inför vårt Fly-In i Finland nästa år.

Ett drygt 40-tal IFFR deltagare anlände första dagen med flyg och bil. Mest långväga var Diego Andreani från Italien. Dessutom var Finland, Tyskland, USA och i synnerhet UK var väl representerade. Dock kan man tycka att fler från Skandinavien skulle tagit chansen till fina upplevelser.

Programmet innebar i korthet bl.a. ett besök vid Heddal medeltida Stavkyrka. Detta under färden från Notoddens flygplats och upp till inkvartering på Gaustablikk Högfjällshotell.

Fredag den 15:e augusti inleddes med besök vid Dalens Hotel med spektakulär historia, här hade bl.a. tyskarerna sitt potatislager under kriget.



Fortstättning 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](mailto:bo@sitdown.se)

## Finland

Bengt Hellsten  
Mariégatan 13 B  
FIN-22100 Mariehamn  
tfn +358 18 12961  
e-mail [bihellsten@aland.net](mailto: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](mailto:mmv-aut@online.no)

Scandinavian IFFR utkommer 3 gånger per år.

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

## Scandinavian Section of IFFR

### Styrelse och funktionärer 2007/2008

Chairman	Christer Liljenstrand
Secretary	Rolf Mikkelsen
Treasurer	Øyvind Krokeide
Editor	Bo Johnsson
Webmaster	Bo Johnsson
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

25 June-4 July Brimingham. England Fly-Away  
14-16 aug Kymi Finland  
16-19 aug S:t Petesburg

## Redaktören har ordet



Bondfångeri råkar vi piloter ofta utför när vi landar. Senast på Rygges flygplats i Norge ENRY där landningsavgiften var 2811 NOK. Fast då var 90 min parkering a 1120 NOK inräknat. Hur har flygplatsledningen tänkt, vill dom inte ha några kunder ?

*Tailwind Bo Johnsson*



Gustav Rosenlews hustru Päivi Hirsikangas avled den 2 sep 2008. Vi är många som fick förmånen att möta Päivi på många IFFR fly-in. Alltid lika glad och livfull. Vi har alla våra egna minnen av Päivi. IFFR lyser frid över Päivi och sänder varma tankar till Gustav.



## Chairmans spalt



Ännu ett IFFR år börjar lida mot sitt slut. Vi kan blicka tillbaka på en händelserik säsong fylld med trevliga aktiviteter, men även tragiska händelser. Jag tänker på det onödiga haveriet i Trento som tog fyra kamraters liv. Detta har medfört en nyttig debatt om formerna för våra sammankomster. Det är flygningen som förenar oss, men våra träffar måste ske under säkrast tänkbara former. Förslag har framförts om att upphöra med flygverksamhet på våra Fly-Ins, detta bedöms dock som orealistiskt om vi skall fortsätta verksamheten under rubriken "Flygande Rotarianer". I stället föreslås olika alternativ för förflyttning i samband med studiebesök, allt för att minska pressen på piloterna. Under IFFR mötet i Birmingham nästa år kommer alternativa transporter att praktiseras.

Så till något helt annat. IFFR's världspresident 1986-88 hette Charles G. Strasser. En välbekant person för de flesta av oss eftersom han besöker de flesta IFFR evenemangen i Europa flygandes sin Piper Seneca II, vilket han gjort med samma flygplan de senaste 22 åren.

De flesta av oss torde dock ej känna till att denne virile 82-åring är född i Israel av tjeckiska föräldrar och upplevde andra världskriget som soldat i The Czech Independent Armoured Brigade. Han tjänst-

gjorde under krigsslutet som tolk för the Czech War Crimes delegation i Nurnberg, men nu iförd amerikansk uniform. Om allt detta samt mycket, mycket mer kan man läsa i hans nyutkomna biografi "From Refugee to OBE". ([www.amazon.com](http://www.amazon.com))

OBE står för "Officer of the Order of the British Empire" en utmärkelse som utdelas av den engelska drottningen personligen. Läs och begrunda.

*Christer Liljenstrand*



*NA Bergqvist och Charles Strasser på Fly-In i Speyer Tyskland*



*Charles Strassers Piper Seneca II på Västerviks flygplats.*





*Folkdansuppvisning på Natadal Farm*

*Fortsättning från sida 1*

Därefter lunch och folkdansuppvisning vid Natadal Farm. Här fick vi även lyssna till den sexsträngade "Hardangerfela". Ett besök vid Olav Bjaarlandmuséet i Morgedal hann vi även med. Mycket av skidans historia fanns här väldokumenterat..

Lördagen inleddes med besök vid Rjukan-Vemok Vattenkraftverk. En imponerande anläggning som togs i bruk redan 1905 men som nu ej längre är i drift. Av en slump fick man här H<sub>2</sub>O "tungt vatten" som en biprodukt. Detta blev en strategisk produkt av stort värde för framställning av

atombomber, vilket tyskarna arbetade med under kriget. De allierade försökte till varje pris stoppa produktionen, dels med bombing men slutligen via norska agenter, utbildade i England. Under stora vedermodor lyckades dessa modiga unga män spränga anläggningen och sedan en färja lastad med tungt vatten i tunnor, destination Tyskland. Många oskyldiga norrmän följde med i djupet. Allt detta kunde man ta del av i det museum som fanns inne på anläggningen.



*En liten del av instrument panelen*



*Rjukan-Vemok Vattenkraftverk*



*Motståndsmännen förbereder sprängning*



*Minnessten med motståndsmännens namn*





*Provning av Cognac Gaustatoppen X.O. som lagras i berget.*

Till de flestas förtjusning kunde lunchen intagas tillsammans med cognac provning. Detta efter att vi först transporterats med linbana högt upp på fjället. Utsikten var härförande.

Kvällens galamiddag blev en uppsluppen tillställning med allvarliga inslag.



*Carolyn och George Ritchie*

John Richie's son George med fru och barn återförde Nordic Aviation Trophy till nästa mottagare, detta skedde i samband med ett känsloladdat tal, delvis till minne av sin far John Richie.

Årets mottagare av den hedervärde trofén blev Karl-Göran Eriksson från Finland. Karl-Göran har varit en trogen deltagare på våra möten under många år och är en välförtjänt innehavare under det kommande året.



*KG Eriksson från Åland hedrades med Nordic Aviation Trophy*

Det visade sig även under kvällen att vi har både väl-sjungande och dansanta deltagare på våra möten. Kvällens underhållare, en väl-sjungande uppenbarelse av asiatiskt ursprung hade en enastående förmåga att få de



mest trögstartade middagsätare att nå nya höjder på dansgolvet. Rolf Mikkelsens virtuosa sambaperformance torde gå till historien.



*Shahla Hirsai och Rolf "Travolta" Mikkelsen*

Avslutningsvis Informerade Colin Walker om IFFR:s program i UK i samband med världskonventet i Birmingham 21-24 Juni 2009. Karl-Göran Eriksson informerade likaså om Scandinavian Sections Fly In i Finland 14-16 augusti 2009.



*Ett stort tack till Audun Johnsen och hans team för ett mycket bra Fly-In.*

Före avfärd på söndagsmorgon hade IFFR sitt årsmöte. Kloka beslut fattades avseende vår förenings fortlevnad och utveckling.

*Christer Liljenstrand*

## Ny utställning i Norsk Luftfartsmuseum – Tysfjordolyckan

### Unik räddningsaktion av en svensk pilot

Sven Lundquist blev hängande i i en högspänningsledning över Hellemofjorden i Tysfjord kommun (söder om Narvik) i augusti 1976. Han skulle landa i fjorden och ta upp passagerare som väntade. I det vackra eftermiddagsljuset observerade han för sent högspänningsledningarna, genom en sista manöver att försöka undgå dem – de förde 60 000 volt – kortslöt han dem, vilket var tur, och blev hängande knappt 100 meter över vattenytan.

En Sea King-helikopter lyckades bärga Lundquist, med fara för att "ekipaget" skulle falla ner i fjorden. Därefter skulle Cessnan bort. Men hur? Leif Storjord, en duktig skytt i Kjøpsvik, kom på att man kunde skjuta ner flygplanet genom att kapa flottörstötter med välriktade skott. Så blev det och en nästan ny Cessna 206 (SE-GOG) ligger sedan dess på fjordens botten.



*Vid olyckan som inträffade den 18 augusti 1976, blev flygplanet hängande på 100 meters höjd i kraftledningen som korsar fjorden. Flygplanet hade levererats nytt till Sverige drygt tre månader tidigare. Foto: Hans Chr. Erlandsen*

Utställningen, i Norsk Luftfartsmuseum Bodø, som öppnades den 18 augusti 2008 på 32-årsdagen av händelsen, visar föremål som användes; selen han lyftes med, räddningsvästen han hade på sig, en del av just den kabel han hängde i, Leif Storjords Mausergevär som användes och

inte minst en av flottörerna. Den är det enda av flygplanet som är bevarat. Den är en gåva av Fiskflyg AB i Porjus som ägde flygplanet. Naturligtvis finns också förklarande texter och videomaterial.

*Sven Scheiderbauer*



*Cessna 206 SE-GOG hänger "på en tråd" över Hellemofjorden. Fjorden bildar för övrigt Norges smalaste ställe med knappt 6 kilometer från fjorden till svenska gränsen. Foto: Hans Chr. Erlandsen*



## FLY-IN i Vesivehma



Det blev Fly-In i Vesivehma men många var vi inte. Fem flygande rotarianer i tre flygplan! Men det var inget fel på humöret och vi blev jättefint emottagna av Lahtis flygklubb. Vädret var perfekt.

I Vesivehma finns ett intressant flygmuseum som var vårt huvudmål men till yttermera råkade flygklubben ha



*Vraket som KG Eriksson poserar framför är en Vampire*

en open house dag med många intressanta inslag. Flygande veteraners DC-3, en Anatonov plus diverse aerobatic, sgelflygsläp etc.

Vi som deltog var Country Leader Matti Helin, Henrik Nordenswan, Raimo Makkonen, K-G. Eriksson och Bengt Hellsten.

## Det fick räcka med ett landningsvarv....

Som varande icke IFFR-are känner jag mig smickrad över att redaktören Johnsson bett mig medverka i denna skrift, "under förutsättning att berättelsen inte tidigare publicerats". Eftersom jag har haft Alzheimer så länge jag minns, kan detta krav vara svårt att uppfylla. Nedan nämnda fylla har jag dock i gott minne och bör kunna återges i ett skandinavisk sammanhang.

Den här flygningen gjordes i mitten av augusti i mitten av 1950-talet. Platsen var hos en flygklubb, som alltid haft en väl utvecklad social gemenskap. Bl.a. hör klubbens kräftsaktiviteter till de bästa inom svenskt sport och idrottsflyg.

Dagen efter, i dubbel bemärkelse, skulle det segelflygas. Undertecknad hade fått förtroendet att bogsera upp kräftätarna med en tvåsitsig Klemm 35.



Halmstad Flygklubbs Klemm 35, SE-BGD efter renovering och om-lackering, 1949. Detta flygplan flyger fortfarande. Har under många år varit baserad i Kalifornien, målad i svenska flygvapnets röd-gula färger, men finns nu på Old Warden, England och numera målad i Tyska färger från slutet 1930-talet. Foto Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv

att räkna ut vad som hänt. Fö-raren i segelflygplanet hade naturligtvis tagit fel handtag och kopplat ur bogserlinan i stället för starthjulen.

På den tiden hade jag aldrig hört talas om V1, men även utan kunskap om vid vilken hastighet man senast måste fatta beslut om att fortsätta eller

Bogserlinan med sin kopplings-ring hade lätt kunnat sno sig om en buske och orsakat tvärstopp. I så fall hade det varit färdigfluet, inte bara för en bra Klemm 35 utan även för yours truly.

Det var alltså den dagen mycket nära en försämring av haveristatistiken på motorflygsidan. Samma gäller faktiskt även segelflygverksamheten, ifall Kranichen fått sin landningsskida och kanske även några kroppsspant intryckta. Två haverier på samma plats och tidpunkt underlättar naturligtvis för utredaren, men två onödiga haverier är två för många.



Segelflygplanet SE-SGA, typ DFS Kranich liggande framför Kockums byggnader på Bulltofta. Foto Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.

I andra ändan av bogserlinan fanns en tvåsitsig Kranich. Detta segelflygplan var relativt tungt med hänsyn till Hirth-motorns 105 Hk. För att underlätta starten var Kranichen försedd med starthjul, som skulle kopplas ur, så snart aerodynamen i fråga kommit i luften. Blivit airborne som vi aviatörer säger (snobbar också).

Nåväl, under starten kändes ett knyck i Klemmen och den accelererade. Det var inte svårt

avbryta starten, ansåg jag att resterande banlängd var för kort för att dra av och stanna. Jag lättade och fortsatte till vänster baslinje. Under finalen märkte jag, hur bogserlinan rasslade i buskarna utanför fältgränsen.

Efter landning kunde hjärnans kapacitet användas till annat än pilotverksamhet, och då insåg jag att fru Fortuna, hon med det skånska förnamnet Beda, varit med ombord.

Även som part i målet hade jag måst anse dem som onödiga, ty det får anses både omoget och kriminellt att ägna sig åt övningar i luften efter en väl genomförd (kräft)skiva.

Ovanstående flygning var nog den kortaste av 17.273 sådana. Det tar längre tid att läsa om den än att genomföra landningsvarvet. Samtidigt får den anses som en av de mest lärorika.

Lars Gibson