



OAPA i San Jose USA



Marianne och Christer Liljenstrand sköter IFFR monter på AOPA konventet

AOPA, Aircraft Owners and Private Pilots Association, är med sina drygt 400 000 medlemmar den största och mest inflytelserika organisation som allmänflyget har. AOPA bildades 1939 och har utträttat oerhört mycket under åren. AOPA:s årliga konvent avhölls 2008 i San Jose, Kalifornien. Givetvis fanns även IFFR på plats med egen monter och ett antal entusiastiska medlemmar.

Konventet pågick 6-8 november 2008 och omfattade en stor utställning av flygplan och komponenter, samt ett stort antal seminarier täckande allt från flygplanunderhåll till överlevnadsstrategier i samband haveri. Själv besökte jag "Top five mistakes pilots make" ett föredrag baserat på det faktum att 75% av alla haverier är baserade på förarfel.

Här har ASF (AOPA:s Air Safety Foundation) identifierat

de mest vanliga och återkommande misstag som piloter gör och har gjort under decennier, utarbetat rekommendationer för hur dessa misstag kan undvikas. Intressant, men jag tycker nog att KSAK:s H-50 projekt är vassare.

Marianne som utgår ifrån att jag snart drabbas av stroke eller något liknande vid ratten eller spaken besökte i föreberedande syfte AOPA:s "Pinch Hitter Course". Detta är ett

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.iffr.net

Scandinavian Section of IFFR

Styrelse och funktionärer 2008/2009

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

March 27-29 New Zealand. Ashburton

April 3-5 Australia. Wollongong

April 19 France Section. Barbecue on Briare Airfield.

May 15-17 Germany. Bremen,

May 15-17 Benelux Section. Fly-in at EBGB

May 22-24 Americas NW. Ashland, OR (S03), Shakespearean weekend.

May 23-31 France Section. "Tour in France"

May 30-31 Scandinavia Section. Fly-in at ESOW Västerås, Sweden

25 June - 4 July Birmingham, England
Fly-Away

August 10-13 Scandinavia Section.
St. Petersburg, Russia

August 14-16 Scandinavia Section; Fly-in to EFKY, Kymi Finland (near Russia border)

August 20-23 Germany Section. Lake Constance / Bodensee Friedrichshafen + Bregenz

September 18-20 France Section. Fly-In

November 5-7 Americas SE; Tampa; Fly-In to AOPA Expo and Americas AGM

Redaktören har ordet



Om man bortser från finanskrisen finns mycket att glädjas under 2009. Till exempel har priset på flygbränsle gått ner vilket gör att det är dags att planera för att delta i alla fina Fly-In som IFFR anordnar. Program och anmälningsblanketter finns på IFFR:s hemsida.

Vårt eget Fly-In till Kymi i Finland toppar vi med ett förmöte i S:t Petersburg.

Tailwind Bo Johnsson

Chairmans spalt



Under mina 27 år i Rotary har jag försökt besöka andra klubbar i Sverige, men även utomlands. Inte för att hålla närvarostatistiken, utan av ren nyfikenhet. Nästan vart man kommer i världen så finns det en Rotaryklubb, nu är det så enkelt att via Internet hitta den klubb man vill besöka. Julhelgen 1991 råkade jag befinna mig i Albuquerque, New Mexico. Där visade det sig att en klubb hade möte julfestons morgon. Jag kom per telefon överens med programmastaren att överlämna en julhälsning från min hemmaklubb i Luleå. Det visade sig dock att flera klubbar samlats denna morgon på hotell Hilton, där ca 400 personer med intresse väntade på vad jag hade att säga. Det var med pirrande mage jag insåg att

jag kanske tagit mig vatten över huvudet. Det gick dock bra och det visade sig att man på denna sammankomst även utlyst en tävling kring vilken rotarian som var mest långväga ifrån.

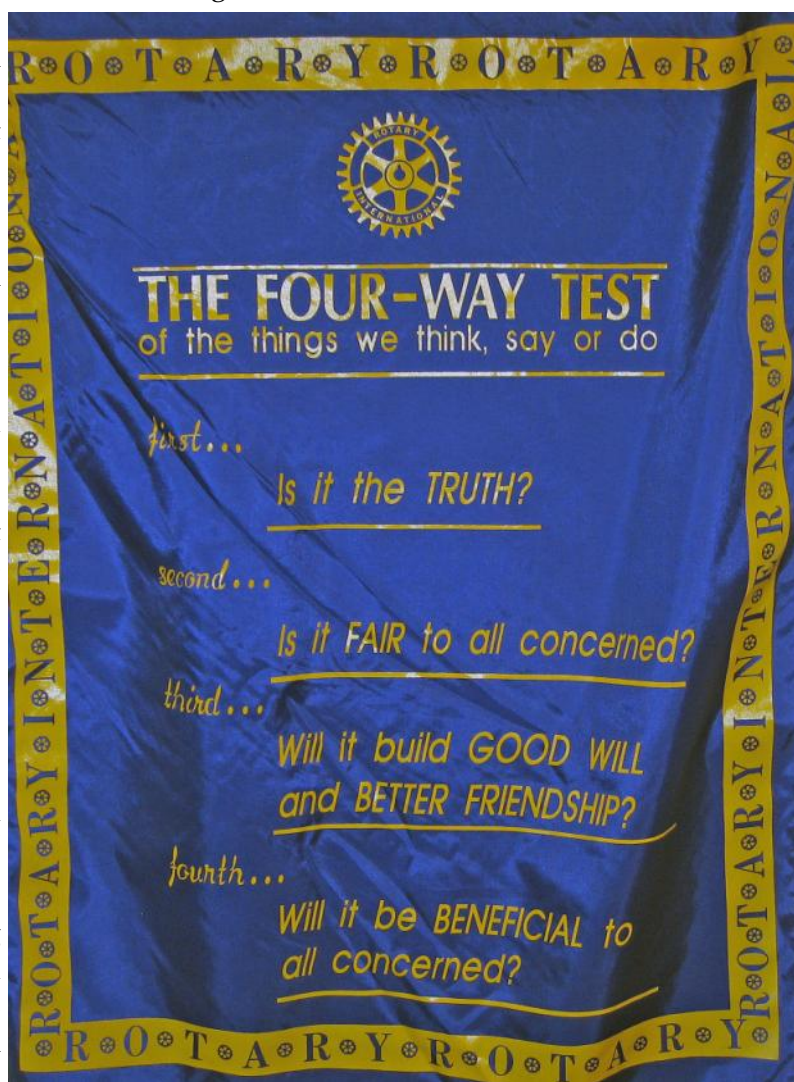
Jag förlorade med snäv marginal mot en gentleman från Okinawa.

Rotary District 5340 är San Diego med omnejd. Här finns 61 klubbar, stora som små. De möts alla veckodagar, morgon, lunch och kväll. Min

andra klubbar, nu senast under julen, Mission Bay Rotary Club, en liten klubb med ca 20 medlemmar. Proceduren i de amerikanska klubbarna skiljer sig lite från var svenska, men grundideologin med Paul Harris är givetvis densamma. Möjligen kan man säga att amerikanarnas böjelse för "charity work" är mera tydligt än hos oss.

Sistlidna helg besökte Marianne och jag "Rotary Foundation Gala" på ett hotell downtown San Diego. En spektakulär middagstillställning med 550 smokingklädda gäster, underhållning och dans. Men även en omfattande föredragning om distriktets prestationer under året avseende välgörenhetsarbete runt om i världen. Här redovisades enskilda medlemmars donationer under året till Rotary Foundation. Donationerna indelades i fyra nivåer varav den lägsta nivån ej understeg sexsiffriga belopp (kronor). Den ekonomiska krisen i USA har inte påverkat solida amerikanska rotarianers generositet, snarare tvärtom och detta är väl en del av Rotarys storhet.

Christer Liljenstrand



"hemmaklubb" här har varit La Jolla Golden Triangle Rotary Club, med ca 80 medlemmar. Men jag har även besökt

Fortsättning från sida 1

bra seminarium som funnits under många år, men nu uppdaterats med bl.a. bättre och enklare pedagogik. Syftet med denna kurs är att medföljande, ej pilotutbildad, skall kunna ta över och landa flygplanet på ett säkert sätt. Utkommen från detta seminarium började hon ställa besvärande frågor om horisontgyro och transponderinställningar.



Piper Jet

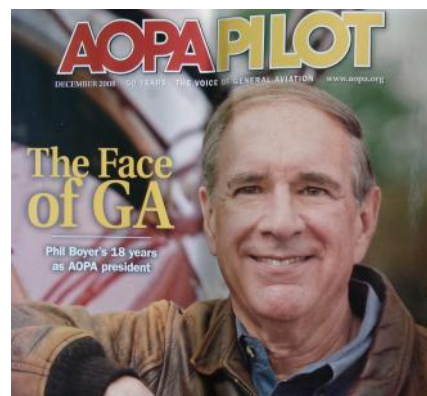
Flygutställningen i sig innehöll väl ingenting revolutionerande, men påtagligt är hur glasscockpits nu dominerar även de minsta och enklaste flygplanen, inkluderande den nya "Light Sport" klassen. Den som ville spendera lite

mera kunde ställa sig i kön för Pipers nya jet eller Cirrus dito.

IFFR:s booth hade många intresserade besökare, många tecknade även medlemsansökningar.

I samband med IFFR Americas årsmöte besöktes vi av

Phil Boyer, AOPA:s legendariske men nu avgående President. Han höll ett mycket personligt och medryckande föredrag om sina år i AOPA, men även om sina framtida ambitioner som pensionär. Phil Boyer har varit AOPA:S ledande profil i 18 år och mycket av organisationens styrka får nog tillskrivas hans ledarskap kombinerat med ett brinnande intresse för allt vad allmänflyg heter.



Phil Boyer

Phil Boyer kunde även meddela att den nye transportministern i Obamas regering inte har någon större erfarenhet eller intresse för allmänflyget. Detta på både gott och ont eftersom det inte kommer att hända något dramatiskt innan den nye ministern satt sig in i frågorna, allmänflyget ligger långt ned på den lista.

Christer Liljenstrand



Sjökärran är ett futuristiskt projekt och går under namnet ICON

FLY IN HAMBURG EDDH 29-31 AUGUST 2008



Den Tysk/Østeriske seksjonen arrangerte Fly-In i Hamburg i høst, og høydepunktet for arrangementet var besøk på Airbus GmbH sitt anlegg i Hamburg.

fraktet med buss til Hamburg havn for ca 1 times harbour cruise. Hamburgs Containerhavn var meget imponerende og en av de største i Europa. Deretter gikk turen til Renes-

imponerende og se produksjonen helt til ferdig lakkert fly klar for levering til kunden. Det jobber 15.000 på anlegget i Hamburg og de produserer 40 fly pr mnd av kortdistansemodellene 320.

Vi var hjemme igjen på hotellet kl 15:30 og da var det mange som benyttet anledningen til å se seg om i byen i det fine høstværet. Kvelden ble avsluttet med gallamiddag på Restaurant Ratskeller og sosialt samvær.

Søndag 31 August: Det var intet offisielt program den dagen. Etter frokost var det farvel og buss til GA for de som skulle fly hjem. Norwegian flyr ikke på Hamburg på søndag så det ble litt seigt seen i byen før jeg tok toget til København og Norwegian hjem til Oslo/Gardermoen.

Dette var det siste IFFR treffet som jeg var med på i 2008. Nå er det bare og planlegge for 2009, og jeg håper flere av våre medlemmer finner anledning til å bli med på noen av årets arrangementer.

Rolf Mikkelsen



Fredag 29 August: Da vårt fly C-172 LN-HOX ikke ble ferdig for årsettersyn på Norønafly, måtte jeg fly med Norwegian Til Hamburg EDDH. Flyturen tok ca 1 time, og etter ankomst var det 5 min drosjetur til Cafe` Himmelsschreider på GA delen. Der var alle de andre ankommet samlet for lunsj og sosialt samvær. Det var 45 påmeldte deriblandt 3 fra vår seksjon. Etter lunch ble vi

sance Hotell Hamburg for innkvartering. Kvelden ble avsluttet med gåtur til Restaurant Frisenkeller for en bedre middag og sosialt samvær.

Lørdag 30 August: Dagen var satt av til å besøke Airbus GmbH. Etter en god frokost ble vi kjørt ut til fabrikkområdet som lå på andre siden av Elbe. Vi ble delt i to grupper, en tysktalende og en engelsktalende. Det var forbudt og fotografere og det var meget

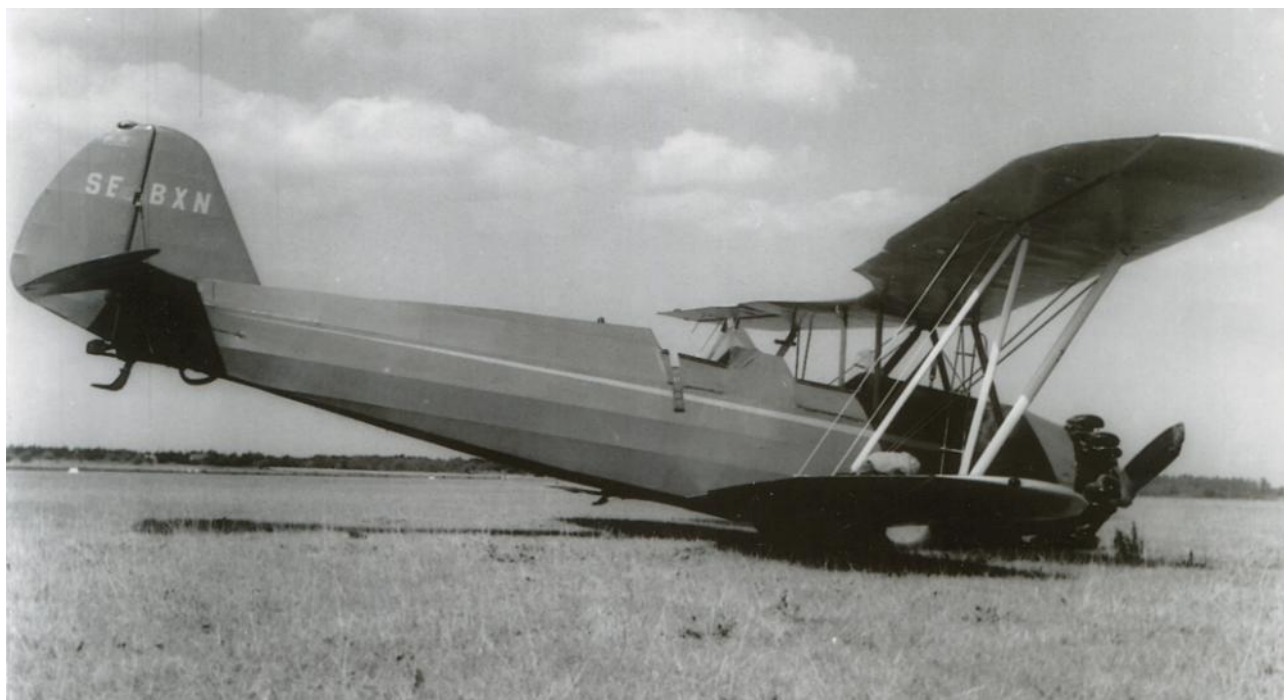
Lars Gibsson Flygskröna

Gotlands Flygklubb, d.v.s. den FK, som Scandinavian IFFR besökte år 2007, hade år 1953 precis lagom till segelflygsäsongens början fått, en Focke Wulf Fw 44 J som gåva av Svenska Staten, förmedlad av F 12 i Kalmar. Där hade Stieglitzen beteckningen Sk12.

(sina) då vi hängde upp och ner.

Nåväl, till saken. När motorns gångtid började närma sig slutet, ansåg GFK att det var billigare och bättre (m.h.t. bränsleförbrukningen ?) att införskaffa en annan aerodynam än att göra motoröversyn. Ef-

chetsmekaniker Birger Ene. Det vevades och vevades. Några trodde att man var tvungen att dra upp fjädern extra mycket, därför att planet skulle flygas långt. Det tog säkert en timme, innan motorn behagade tända och ge ifrån sig det där härliga fiske-



SE-BXN Fw44J krockade med en markeringskärm i fältgränsen strax norr om hangaren aug-sep 1955

Som framgår av fotot var det ett biplan med stjärnmotor a160 Hkv(?). Den hade inte infallbart landstall, vilket bilden ger intryck av. Det hade tryckts av i samband med en snäv landning över en fältmarkering. Gulröda sådana fanns längs fältgränserna innan det fanns terrorister.

Hos Gotlands Flygklubb var SE-BXN ett uppskattat bogserflygplan i samband med segelflygverksamheten. Det hade med sina fyra skevroder utmärkta flygegenskaper, särskilt trevligt för ryggflygning. En av mina passagerare, väl fastspänd som tur var. klappade i händerna

tersom jag tidigare sålt några Klemm 35:or till Tyskland kom jag in i bilden. För att undvika epitetet profitör, fick klubben komma med förslag på lämplig köpeskilling, om jag inte minns fel 3.000 kronor.

Eftersom jag just hade erbjudits en anställning som jordbrukspilot i Hartenholm nära Hamburg, passade det bra att samtidigt leverera Sk 12:an till den välkände segelflygaren Wolf Hirt. Denne hade en verkstad i Nabern bei Teck nära Stuttgart.

Den 28 mars 1958 började vi att veva i gång motorn. Jag skriver vi, ty det var många som hjälpte till, bl.a. AVIA:s

kutterljudet.

Det var rätt mycket snö på flygfältet, så i stället för att taxa genom modden kunde jag tack vare 12:ans korta startsträcka få henne i luften och flyga från hangaren till platsen för det nybyggda stationshuset. Där skulle det hämtas väderuppgifter och skrivas färdplan. För säkerhets(?)skull stängde jag inte av motorn under tiden. Någon risk för överhettning var det knappast i slutet av mars.

Någon stund senare kunde jag återigen krypa tillbaka i vinteroverallen och ge mig ut över de sista drivisarna med kurs, mot Bull(er)tofta. Där

såg skåningarna ovanligt glada ut. När jag undrade varför, fick jag veta att man både där och i Visby hade kunnat sluta bita på naglarna innan de såg ut som på Venus de Milo. Hon saknade ju t.o.m. armarna!

Anledningen till oron var, att man strax efter min "take off" från SAVB, som det då hette, hade upptäckt, att planet hade tankats, med fotogen. (Handolen för händerna och fotogen för fötterna hade jag hört, men att tanks jetbränsle till en kolvmotor var en nyhet).

Då jag informerades om detta misstag, förstod jag att fru Fortuna varit med på färden i egenskap av co-pilot. Flygdagboken berättar även att hon hade medvind från Gotland, vilket var uppskattat i ett så kallt och långsamtgående flygplan. Resan hade tagit 2 timmar och 30 minuter airbortetide.

På Bulltofta fylldes det på korrekt bränsle, och motorn kunde startas utan problem, Efter utrullning, fortsatte Steglitsan färd mot varmare trakter. Men säg den glädje som varar beständigt. Över Danmark försvann oljetrycket. Långt senare fick jag veta, att detta hände relativt ofta med den typen av motor. Jag övervägde någon form av nödland men var rädd att inte kunna göra mig förstådd på språket där.

Inne över Tyskland såg jag ett enormt fält, vilket inbjöd

till landning. Det framkom senare, att platsen hade använts som flygfält "während des Krieges". När jag skriver om den tiden kan jag inte låta bli att nämna motsvarande spanska uttryck "cuando la guerre". Trots innebörden vacker ordbildning.

Nåväl, landningen kunde knappast misslyckas, och jag ringde till min kommande arbetsgivare. Denne sände en av mina blivande arbetskamrater, d.v.s., sin mekaniker. Han åtgärdade felet och det var dags att veva igång på nytt. Mekanikern tog i ordentligt. Den enda påföljden blev att veven bara slirade. Jag steg ur sittbrunnen, bad honom hålla i gasreglaget för att jag själv visa hur försiktigt man skulle behandla den gamla damen. Efter mindre än ett varv sprang motorn till liv, som det uttrycks i litterära kretsar. Färden gick nu vidare till den blivande arbetsgivarens flygfält.

Några dagar senare fortsattes leveransflygningen söderut via Kassel. Då jag steg upp på flygplanets ovanligt höga hjul för att tanka och kolla (kontrollera) oljan, visade det sig vara punktering. Visserligen bara nedtill på hjulet, men ändå försmädligt så nära målflygplatsen.

Två alternativ förelåg; endera åka in till Kassel, leta upp

en reparatör, förhoppningsvis ledig, eller fortsätta och låtsas att det regnade, trots CAVOK. Läsaren förstår säkerligen vilket alternativ som valdes. Beslutet grundades på det förhållandet, att ingenting hade märkts under intaxningen, Startsträckan för en Steglitsa är alltid kort, och en landning skulle säkerligen gå bra eftersom jag var sentimentalt förberedd på eventuella svårigheter.

Dessutom kanske Wolf Hirth hade en originalslang liggande någonstades.

För att fira ankomsten lät herr Hirth mig få flyga en av de Klemm 35:or, som jag tidigare levererat till honom i form av metallskrot och tändvirke. En onödig transport, ty det var egentligen bara serienumret han var intresserad av. Planet i fråga hade beteckningen D-ENAX. Det såldes senare till en Herr Fischer i Rom (förlåt). Klemmens goda spinnegenskaper borde ha uppskattats av Herr Fischer. Mer om detta en annan gång.

Hur det gick med anställningen hos Ernst Lüdt är en särskild historia, som vi får ta en annan gång.

Lars Gibson



Klemm 35

PÅSKE FLY IN FAGERNES ENFG 8 - 12 APRIL 2009

Årets påske fly-in er en ypperlig mulighet til og ta med familien til den Norske Fjellheimen og kombinere både flyging, skisport og deilig hotellferie.

Fagernes ligger i hjertet av Norge med mange fine skiresorts i nærområdet. Vi operer fra Fagernes lufthavn ENFG eller Valdres Flyklubb 1000m lange bane på Sandefjordjordene like ved vårt hotell

Program:

8 og 9 April. Ankomst ENFG transport til hotellet og sosial samvær.

10 April. Besøk på Valdres Flyklubb sin Klubblokale, orientering om Fjell og vinterflyging i Norge. Felles flytur på ca 2 timer over Jotunheimen med topper på ca 10.000 ft.

11 April. Transport til Bei-

tostølen Resort. Vi tilbringer hele dagen på Beitostølen som ligger på 1000 m.o.h. Der er det flere hoteller, barer butikker etc. og gode muligheter for både slalom og langrenn.

12 April. Hjemreise.

Vi bor på Quality Hotell & Resort Fagernes. Hotellet har meget høy standard svømmebasseng og husbandet spiller til dans hver kveld. Prisene er som følger :

Halvpensjon 3 døgns Opphold.

- Pris pr. person pr. døgn i enkeltrom kr 895,-
- Pris pr. person pr. døgn i Dobbelrom kr 695,-

Halvpensjon 4 døgns opphold:

- Pris pr. person pr. døgn i enkeltrom kr 795,-
- Pris pr. person pr døgn i dobbelrom kr 595,-

Halvpensjon inkluderer, overnatting i trivelige rom, stor og deilig Frokostbufte, velsmakende middag med kaffe i restauranten.

For nærmere informasjon:

www.fagernes-hotel.no

www.beitostoen.com

Jeg og min familie har vært på Fagernes hver påske de siste 20 årene og jeg håper flere av våre IFFR medlemmer vil komme med for å oppleve den Norske fjellheimen i påsken.

For påmelding event. flere opplysninger, kontakt meg på telefon +4769349149 Mobil +4790116049 Fax+4769349149 e-post [mmv-aut@online](mailto:mmv-aut@online.no) .no.

Rolf Mikkelse

