



HUR GÅR DET MED BEDA?



Christer Liljenstrand i sin PA-14

Det är en fråga som jag fått från närkretsen under många år. Jodå, vi är snart i luften, har jag i regel svarat de senaste åren. När jag insåg att hon inte skulle komma i luften av egen kraft under 2008 övervägde jag att hänga upp henne i en kran, bara för att kunna leva upp till att hon faktiskt kommit upp i luften.

Nåväl, fakta i målet är att flygplanet nu genomgår besiktning inför flygutprovning. Vägning är gjord och vikt o balans är beräknad. Har även gjort taxningsprov i lågfart.

Flygutprovning skall efter slutbesiktning pågå i 50 timmar enligt ett detaljerat program. Flygutprovningen får även ske på flottörer. Alla avvikelser skall protokollföras och givetvis åtgärdas. Således kan jag nu med visst fog hävda att vi är snart i luften.

Man kan ju stillsamt fråga sig vilken person som vid sunda vätskor ger sig på att renovera ett utdömt flygplan från 1949? Så här i efterhand kan jag tillstå att vätskorna inte var så sunda utan grumlade av en blandning av nostalgi

och hybris. Jag hade ju gjort en liknande renovering nästan 30 år tidigare, och då arbetades fulltid med småbarn hemma och hustrun studerades på annan ort. Den gången var projektet avklarat på 7 månader. Att renovera en gammal PA-14 borde således vara en skratmatch för en person med mina kvalifikationer.

Om jag bara inte hade valt att göra alla dessa modifieringar, det hade väl kunna räcka med den gamla högerdörren som öppnades på kon-

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

Norge

Rolf Mikkelsen
Thorsøvn. 3
NO-1634 Gml Fredrikstad
tfn bost +47 69349660
mobil +47 90116049
e-mali 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	Matti Helin
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

25/6 - 4/7 Birmingham, England Fly-Away
10/8 - 13/8 Scandinavia Section.

St. Petersburg, Russia

14/8 - 16/8 Scandinavia Section; Fly-in till
EFKY, Kymi Finland (nära Ryska gränsen))

20/8 - 23/8 Germany Section. Lake Con-
stance / Bodensee Friedrichshafen + Bregenz

30/8 Benelux Section Fly-In Aero-Kiewit

18/9 - 20/9 France Section. Fly-In

5/11 - 7/11 Americas SE; Tampa; Fly-In to
AOPA Expo and Americas AGM

Redaktören har ordet



I dessa tider talas det mycket om fildelning. Norsk TV NRK har börjat använda tekniken för att dela ut program. Bla finns en mycket intressant film om fågelkollisioner, att hämta. Allt som behövs är ett bittorrent program som du hämtar på www.utorrent.com och en lämplig mediaplayer tex VLC som hämtas på www.videolan.org/vlc

Länken till filmen "Luftkrig" hittar du på:

<http://nrkbeta.no/2009/03/03/hjelp-oss-aa-teste-nrks-egen-tracker/>

Tailwind Bo Johnsson



Rolf Mikkelsen på IFFR Fly-In i Västerås

Chairmans spalt



Så har våren och försommaren även kommit till norra Sverige och de flesta av oss ser fram mot en sommar fylld av utomhusaktiviteter inklusive flygning.

I samband med förnyelse av mitt "medical" besökte jag häromdagen en flygläkare som jag inte träffat på flera år. När han förstod att jag ville ha ett Medical klass 2, tittade han upp och undrade om det finns kvar några sådana certinnehavare. Han undersöker huvudsakligen yrkespiloter, medan privatflygarna på senare år nästan försvunnit. Hans observation är givetvis korrekt. När jag tittar på aktiviteten hos flygklubbarna i norra Sverige, och bilden är förmodligen likadan i övriga landet, kan man se att de tidigare så aktiva klubbarna nu nästan somnat in. Många klubbflygplan säljs eller avvecklas på annat sätt, medlemmarna släpper sina cert och tillförseln av nya unga medlemmar är minst sagt blygsam.

Orsakerna till denna ut-

veckling känner vi väl till, ekonomisk kris, höjda bränslepriser, nya pålagor från våra myndigheter och inte minst de nya underhållsregler som EU fastställt driver upp timpriserna (Del-M). En tröst i eländet är att X-klassade flygplan samt vissa typer av äldre militär- och veteranflygplan är undantagna. Oavsett detta är timpriserna nu orimligt höga för småflyget, hur många klarar av att övertyga sin närboende om väsentligheten av att betala 1000 - 2000 kr per flygtimme för några svängar över stan. Framtiden kan utan överdrift betecknas som dystert.

Samtidigt inträffar det paradoxala att det aldrig tidigare presenterats så många nya och geniala flygplanskonstruktioner, huvudsakligen inom det lätta segmentet men ändå. Det var uppenbart på mässan i San José, Kalifornien och likaså från vårens mässa i Friedrichhafen. Nöden är uppfinningarnas moder, brukar det heta. Våra konventionella småflygplan har i mångt och mycket inte förändrats sedan 40-talet och med flera decennier överlevt sig själva. Tiden kanske nu är mogen för ett radikalt nytänkande vad avser produktion av nya flygplan och förhoppningsvis följer regelverket med. Så länge det finns liv finns det hopp.

Christer Liljenstrand



FLY-IN Finland

Skandinaviska sektionens Fly-In 2009 blir till Kymi flygplats i Finland. Vår bas blir Hotel Leikari i Hamina.

Matti Helin och hans medarbetare har fixat ihop ett toppenprogram. Nytt för i år är att vi har ett förprogram som är en bussresa till S:t Petersburg. Resan utgår från Hamina kl 07:00 måndagen den 10 aug. Det innebär att man bör ankomma till Hamina redan på söndagen den 9 aug.

I S:t Peterburg får vi se bla. Hermitage Museum med 450 rum och med ca 3,8 miljoner föremål. Om man tittar 30 sek på varje föremål måste man stanna 11 år för att se allt. Vi besöker också S:t Isaac's Katedralen.



På fredagen den 14 aug börjar det ordinarie Fly-In:et med en grillafton med möjlighet till bastu och simtur i havet.

Lördagen börjar med ett besök på Finlands Marina Museum med Kymmenedalens museum och Wellamo Informations centrum. Dagen avslutas med Governors bal med bla ungdoms cirkus.

Bilagat med tidningen finns program och anmälningsblanketter. Fyll i och sänd in NU.

Vi ses i Kymi och Hamina

Fortsättning från sida 1

ventionellt vis i stället för två dörrar som svänger upp under vingen.

Om jag gett mig tid att efterforska den gamla instrumentpanelen (fanns i Piteå) hade jag sluppit göra en ny.

Det gamla bränslesystemet hade ju också kunnat duga liksom det gamla landningstället med mekaniska bromsar. Vad säger att man måste ha ett STC modifierat PA-18 ställ med förstärkta hjulaxlar för att kunna hantera de överdimensionerade MAULE-

både jaktgevär och fiskeutrustning. Osv. osv.

Men överlag har det varit ca 10 roliga år som gett mig ny kontakter på de mest osannolika platser jag besökt på jakt efter delar eller information. Vad sägs om Vernon i British Columbia, Canada, eller Vasilla norr om Anchorage i Alaska. När Sarah Palin var som hetast inför presidentvalet i höstas kunde jag

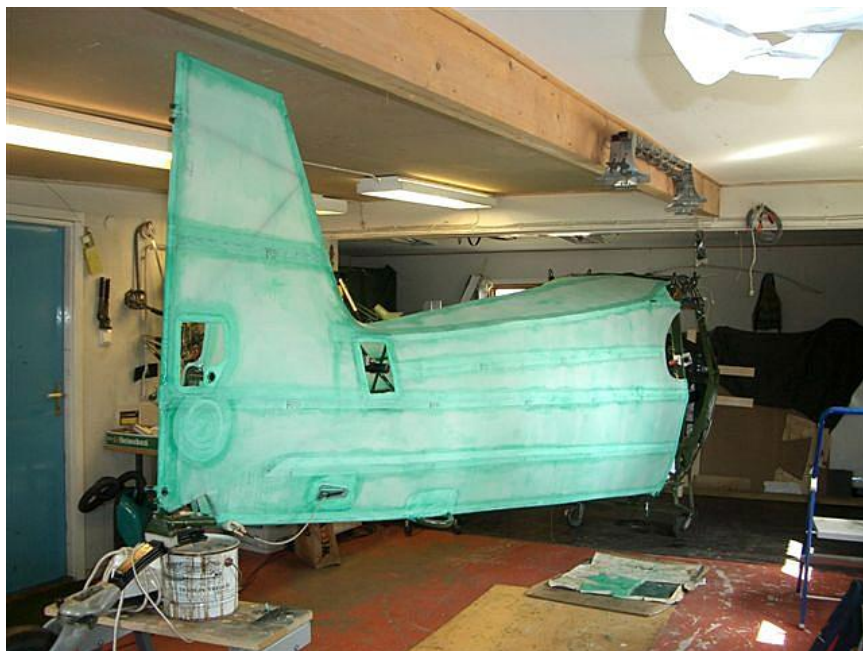


hade inte ens hört talas om platsen.

I Vasilla träffade jag Charly Center, den nu levande person som kanske vet mest om Piper PA-14 och möjliga och omöjliga modifieringar. Hans råd har varit guld värda. Av de ca 250 tillverkade exemplaren av PA-14 flyger merparten fortfarande som buskflygplan i Alaska och Canada. SE-BED är det enda exemplar som någonsin funnit på svenskt register och har således funnits i min ägo sedan flygplanet importerades från Finland 1984.

Om allt går enligt planerna körs flygutprovningens programmet inledningsvis på hjul, för att sedan slutföras på flottörer, Det är ju först på flottörer som man kan utföra riktig flygning, eller hur?

Christer Liljenstrand



hjulena? Inte heller kommer jag väl att få användning får den i bakkroppen inbyggda aluminiumboxen som kan hantera

fråga mina amerikanska vänner hur många av dem som besökt Vasilla, hennes hemstad. Jag hade varit där, de



Sun'n Fun och SPA splash in i Lakeland, Florida



Flygmässan Sun'n Fun anordnas varje år sedan 30 år under en vecka i april i Lakeland, Florida, och är ett av världens största evenemang inom allmänflyget. Jobb och andra omständigheter har förhindrat mig att resa dit tidigare, men i år bokade jag flygbiljett till Orlando redan i februari för att säkerställa att inget annat skulle komma emellan och förhindra resan.

Mer än 5000 flygplan kommer under denna vecka till Lakeland för uppvisningar, utställning eller enbart för besök på mässan under veckan. Inom mässområdet vid Lakeland Linder Airport fanns dom flesta tillverkarna av allmänflygplan representerade och 4 mässhallar med utställare av flygtillbehör var fulla av nyfikna besökare. Utvecklingen inom den nya klassningen Light-Sport Aircraft, kommer starkt i USA, och många nya tillverkare ställde ut och även demonstrationsflög sina nya flygplan.

Mitt sjöflygintresse blev också tillgodosett i samband med att den amerikanska sjöflygföreningen, Seaplane Pilots Association varje år anordnar en sjöflygträff (seaplane fly-in) i anslutning till Sun'nFun, som i år för första gången var förlagd till sjön Lake Agnes, alldeles intill ett stort flygmuseum, Fantasy of

Flight, strax utanför Lakeland. Muséet har världens största samling av luftvärdiga flygplan, bl.a. en fyrmotorig flygbåt, Shorts Sunderland, som muséets ägare, Kermit Weeks flög hem från England efter



Amfibieflygplanet Grumman Duck från 1936

restaurering och landade den på sjön intill muséet. Den är stor som en Boeing 747 med två våningar. Läs mer om Kermit Weeks och muséet på www.fantasyofflight.com.

Seaplane fly-in blev en succé med fint väder och ett hundratal influgna sjöflygplan från USA och Canada, en stor andel ultralätt och LSA. Bland veteranerna fanns två tvåmotoriga Grumman Widgeon och tre Seabee. Läget intill flygmuseet var idealiskt med en rejäl betongramp för amfibieflygplanen, som taxade upp och parkerade på gräset. Övriga flygplan lade till vid den långa sandstranden. Enda problemet uppstod för en av dom

stora Widgeon, som fastnade på den mjuka lerbotten, men tog sig loss genom att rotera på en motor och muddra sig loss från den långgrunda stranden.

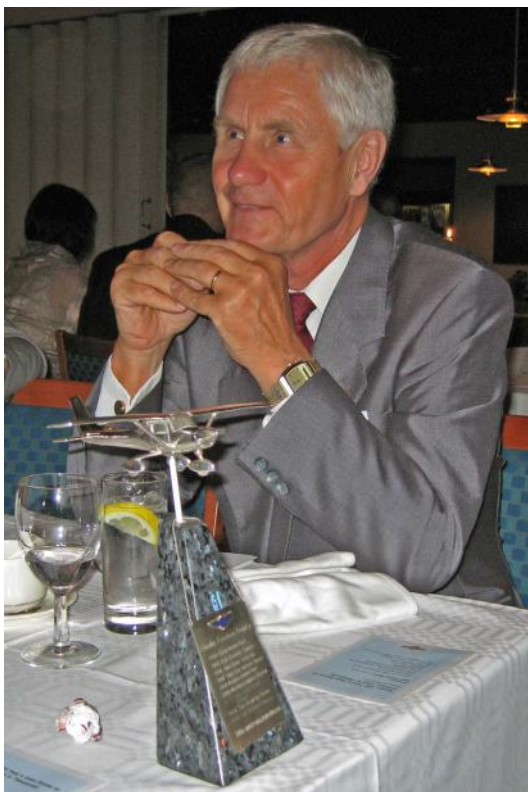
Under dagen gjordes en

flyguppvisning med ett av utställningens amfibieflygplan, en Grumman Duck från 1936, världens enda flygande exemplar av typen, som användes av amerikanska marinen under andra världskriget. Flygplanet flögs av Kermit Weeks, som gjorde en landning på sjön och efter taxning på sjön startade och landade därefter på det 900 m långa grässtråket utanför museet. En imponerande syn.

USA-resan avslutades med ett besök vid världens största sjöflygskola, Jack Brown's Seaplane Base utanför Lakeland där mer än 600 elever varje år tar sin sjöflygbehörighet.

Kurt Bjerneby

Rotarybroder Bengt "Benko" Hellsten. In memoriam.



IFFR Scandinavia har förlorat en genuin rotarybroder; jag har förlorat min bästa flygar-kompis och en god vän.

Bengt Hellsten avled 9 mars efter att ha drabbats av cancer. Han föddes 1936 i Helsingfors och efter genomgånga studier vid Tekniska Högskolan fick han sin slutexamen från skeppsbyggnadslinjen. 1960 fick han anställning i Lundqvist-Rederierna i Mariehamn och flyttade till Åland. Benko tjänade rederiet i 38 år som teknisk chef för fartygsflottan, fram till pensioneringen 1998. Jobbet var krävande med mycket resande men passade Benkos tekniska läggning och förmåga att lösa även oväntade problem.

Benko blev medlem i Mariehamns Rotaryklubb 1962 och var klubbens president under 30-års jubileumsåret 1977-78. Han var alltid aktivt engagerad i verksamheten och

under en låg period skötte han framgångsrikt ungdomsutbytet i klubben.

Benko var flygintresse-rad redan som liten grabb och han odlade flygarintresset genom att bl.a. bygga och flyga radiostyrda, motordrivna flygplansmodeller. Men han nöjde sig inte med detta utan tog PP-licens i mitten av 1970-talet. Tillsammans med mig och några andra likasinnade var han drivande vid anskaffningen av OH-CMP som under årens lopp uppgraderades till IFR-standard och han innehade själv IFR-behörighet. Flygning var Benkos stora intresse och han nådde drygt 2000 timmar vid spakarna.

Benko var också under många år eldsjäl i Ålands Flygklubb och skötte ordfö-

randskapet med insikt och idériakedom.

Benko var också in i det sista aktiv i IFFR Skandinaviska Sektionen och hedrades med utmärkelsen "Nordic Aviation Trophy" 2004 i Fredrikstad.

Benko var en oerhört aktiv person. Bl.a. friluftsliv och fiske och på senare år golf engagerade honom.

Benko efterlämnar, i stor sorg, sin livskamrat Ilse, två söner bosatta i Mariehamn och en dotter i Helsingfors, samt en stor skara barnbarn.

Vi har förlorat en äkta Rotary-broder, som alltid engagerat sig kraftigt för allt han deltagit i och därigenom bidragit till framsteg och gott kamratskap. Benko har verkligen både i arbetet och i alla skeden av livet, tänkt och handlat i enlighet med Rotarys 4-frågeprov.

K-G Eriksson



Benko i en AN-2 på Gotland 2007

Rotarian John Ritchie in memoriam



Spokes, John and Patricia Bowden and Ron Wright and Joyce Norfolk (who had travelled with Pa and Kevin).

At the same meeting the Chairman of Letchworth Rotary (a) presented me with a cheque for approx £250 for the Air Ambulance and (b) announced the inauguration of an annual **John**

Folks use terms like “fresh start” on the beginning of a new year, but I don’t personally think that is how I want to put it – you don’t just throw off the past quite like that. But it will be a year of moving forward, of being positive and building on the happy memories.

We have been so very privileged that Ma and Pa had such good friends, such as all of you in Scandinavian IFFR, and we have resolved that we do not want to lose touch with you.

Having been made **Honorary members of IFFR UK** this year, we hope very much to make at least one of their event in the next few months and possibly some of the international ones in the Summer, including the fly round associated with the Birmingham convention.

You may also be interested to hear that we had a very nice

Rotary Meeting in Letchworth in November. After the tragedy in Italy, those present forewent the return of the remaining fees – the events after the Sunday having been cancelled – and instead donated them to the Rotary Foundation in the names of Pa, Kevin and Mr and Mrs Rossetti, thereby making them named Rotary Benefactors.

Anyway, the Italian IFFR members had brought the Benefactors Certificates for Pa and Kevin to the UK section meeting in Perth and presented them to Colin Walker.

He came down to a meeting of Letchworth Rotary Club in November to present it. It was a joint meeting with the ladies, so Jo came too. Also attending from IFFR were Pam and Rodney

Ritchie Rotarian of the Year Award for the Rotarian who most fully lives the values of Rotary as Pa had. All in all it was a very nice evening and I attach a couple of pictures that you might be interested in (including some of a little display I put on of Pa’s IFFR memorabilia).



*With our best wishes.
George, Caroline and Family*

Lars Gibson Flygskräna



Än flyger Curtiss C-46R Commander N7848B i Everts Air Cargos färger

Eftersom denna skrifts läsare - tror jag i varje fall - av IFFR Scandinavian Section, kan det väl vara på sin plats att skriva något med anknytning till Skandinavien, och då lämpligen SAS. Även om bokstäverna säg stå för Svensk Allt Sammen. När detta bolag var som störst och vackrast behövde de ibland hjälp med sina operationer, och då fanns Transair Sweden AB som en räddare. Initialerna TSA sades stå. for Trygghet, Säkerhet och Ansvar !

Under flera år fick TSA förtroendet av beflyga Pendeln (sam den hette på skånska) mellan MMA/Bulltofta och CPH/Kastrup. I både riktningarna. Själv fick jag förtroendet att vara kapten, ofta med norska co-piloter, på både Douglas DC3 och Curtiss Commander, C 46. Den som inte vet hur en DC3:a ser ut har nog inget intresse att läsa vidare.

Vad gäller Curtiss:en var den avsedd att förses med tryckkabin på "övervaningen", vilket aldrig blev genomfört, ty den kallades in till militärtjänstgöring. Behovet var så stort att man inte hann få fram

en lämplig motortyp. Det var således heroiska insatser besättningarna gjorde, då de flög förnödenheter över "the Hump" in till China under WW II.

C46:an var/är det största tvåmotoriga flygplan med stjärthjul. Det finns större aerodynamer med sporrhjul, men de är fyrmotoriga, Exempelvis Avro Lancaster, med vilka min namne bombade några tyska dammar i maj 1.943. Guy Gibson fick Victoriakorset för den bedriften, 23 år gammal !

Nåväl, åter till verkligheten, närmare bestämt för året 1965. TSA hade börjat operera DC7B och hade några danska flygmaskinister i besättningarna. En av dem brukade cykla mellan hemorten och arbetsplatsen. En dag då han skulle återvända till hemmet, föreslog jag honom att slänga in velocipeden i C46:ans rymliga lastrum, skaffa en personalbiljett - eller i omvänd ordning - och stiga ombord.

När vi kom fram till Kastrup lyftes cykeln ur, och vi gick över plattan till besättningsarnas tullfilter. Jag passade på att föres ifrågavarande tjänsteman

att ta ut tull för fortskaffningsmedlet i fråga, men han svarade, att begagnade varor fick tas in tullfritt. Mekanikern hade förberett ett påpekande, att det rörde sig om införsel for privat bruk.

På min kommentar "det rör sig således inte om smuggling"?, blev svaret alltså Nej. "Då kanske det inte har någon betydelse vad han har i ramen"? Tullmannen började se frågade ut, och jag nämnde att han kan ju kanske ha fyllt den med kokain. Å andra sidan är det lätt att skaffa bevis genom att skruva bort sadeln och känna eventuell lukt".

När representanten för det danska tullväsendet började leta i sin verktygslåda efter en skiftnyckel, skyndade jag mig att tala om sanningen; allt var bare ett dåligt skämt.

I dagens läge skulle nog inte detta betraktats som ett skämt. Även om vi inte kvalificerat oss för en biljett till Guantanamo, skulle ett besök på Rigskriminalitetet varit möjligt. Med åter följande försening av retur flygningen.

Lars Gibson