



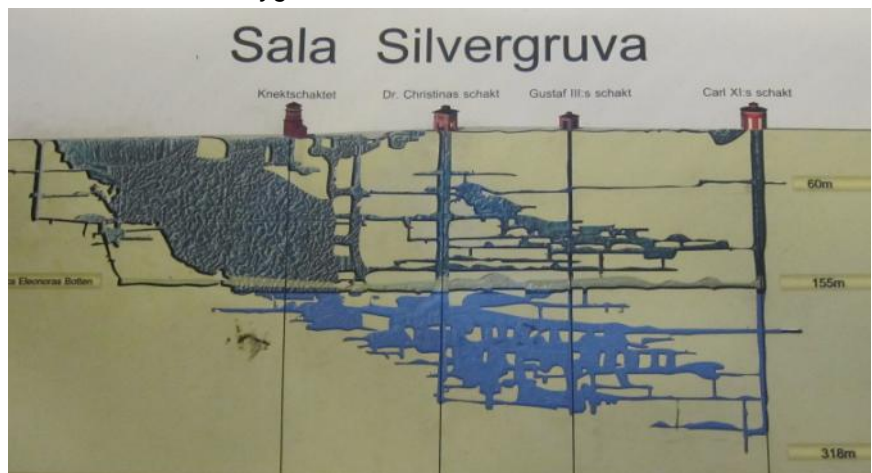
Fly-in och årsmöte i Västerås, 18-20 september 2009.



Gustav och Erik Rosenlew kom flygande i en Diamond DA40

En värdig ersättare för det uteblivna mötet i Finland med vidhängande årsmöte. Ja, så får vi rubricera IFFR:s Fly-in i Västerås under tre underbart soliga dagar i september. Deltagare från Norge, Sverige och Finland kom inflygandes till Johannisbergs Flygplats. Några kom med bil.

Under tre dagar kunde vi njuta av ett fullspäckt program som inleddes med räkfrossa på Mälaren. Vad sägs sedan om nästa dags ingående information om gruvbrytningens vedermödor i Sala silvergruva under 600 år, avslutad



med förträfflig (och välbehövlig) lunch med underhållning av imponerande ryska mezzosopranen Raisa Martin ackompanjerad av Maria Svensson

och Sven Martin. Allt detta i ett gruvschakt med fantastiska akustik 155 meter under jordytan.

Fortsättning på sida 4



Scandinavian IFFR

Informationsskrift för medlemmarna i
International Fellowship of Flying Rotarians
Scandinavian Section

Editor och ansvarig utgivare:

Bo Johnsson
Blåklockevägen 23
SE-722 46 Västerås, Sverige
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

Scandinavian IFFR utkommer 3 gånger per år.

Hemsida www.iffr.net

Scandinavian Section of IFFR Styrelse och funktionärer 2009/2010

Chairman	Christer Liljenstrand
Secretary	Rolf Mikkelsen
Treasurer	Tollef Myrvang Jensen
Editor	Bo Johnsson
Webmaster	Bo Johnsson
Arkivarie	N.A Bergqvist

Section Activity Leader	Svend Andersen
----------------------------	----------------

Country Leader	DK	Svend Andersen
	FIN	Matti Helin
	NO	Audun Johnsen
	SE	Bo Johnsson

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

2010 Events:

May 13-16 Germany Section; Fly-In Dresden.
May 28-30 Benelux Section; Maastricht
May 28-June 2 Italian Section; Fly-In to Fano
June 20 Annual IFFR Banquet; Montreal
June 21 Board Meeting and AGM
June 24 - July 4 Montreal Fly-Away
July 23-26 UK Section, Isle of Wight
August 20-22 German Section; Lubeck
August 26-29 Scandinavian Section,
Copenhagen
September 10-12 French Section, Vichy

Redaktören har ordet



Vad är detta? En båt i en flygtidning? Jo det är räkbåten TOR som trafikerar Mälaren och Hjälmaren. TOR byggdes 1915 av Hugo Schubert som privat ånglustjakt i Göteborg till grosshandlare Hugo Brusell.

TOR började sin karriär i Medelhavet men kom åter till Sverige på 20 talet och blev ombyggd till passagerarfartyg, klassad för 90 passagerare. Ångmaskinen är för länge sedan utbytt till en Volvo Penta TAMD 120A på 300 hk.

TOR fick vara värd för första kvällen på vårt Fly-In i Västerås och det var rejält tilltaget med räkor, det tog aldrig slut (det fanns också bra resurser i baren). Det här med båtar känns ju hemtamt för oss flygare då båtfolket talar samma språk som vi om vindar, kurser och knop. Fast dom kör ju lite långsamt. Kunde dom också börja prata om vänster och höger skulle det gå mycket bättre.

Tailwind Bo Johnsson

Chairmans spalt



IFFR North America Fly-In 16 – 19 oktober 2009, Sedona, Arizona.

Under Rotarykonventet i Birmingham i somras fick vi en inbjudan av Michael Graves, past DG i sitt Distrikt i Texas, att besöka ett planerat Fly-In i Arizona. Eftersom Marianne och jag vistas i San Diego under höstarna och dessutom erbjöds platser i Peter Mores flygplan så lät detta som ett erbjudande svårt att säga nej till. Platsantalet var begränsat så vi kom att bli en liten grupp som alla träffats i

tidigare IFFR sammanhang.

Sedona är en liten stad högt belägen i det bergiga, vackra Red Rock distriktet norr om Phoenix.

De olika bergarterna har under tidernas gång eroderat olikformigt och skapat ett landskap med otroliga formationer. Detta har medfört att Sedona är ett populärt resmål för utomhusaktiviteter av olika slag. Sedona har ypperliga hotell och förnämliga restauranger, prisnivån är inte låg, men Michael hade förhandlat fram acceptabla priser på Wyndham Resorts. Flygplatsen ligger på en bergstopp på ca 4000 ft och eftersom temperaturen ligger runt 35 grader plus på dagarna så krävs viss planering och prestandabekräkning. Dit kom Beverly Vogle från Seattle i sin otroligt fina Mooney, Peter och Shir-

ley More från Los Angeles per bil eftersom deras Arrow fått instrumentproblem. (Peter More är f.ö. inkommande IFFR World President efter Feroz Wadia) Warren och Lynn Miller från Houston, Texas i Cessna 421, Michael Graves och Karen Hicks från Plainview, Texas i Piper Aerostar samt Larry och Diane Wolfsen från Santa Cruz, Kalifornien i Piper Saratoga.



Michael Graves Piper Aerostar

Den första morgonen efter ankomsten till Sedona samlades några få tappra kl 06:00 uppe vid flygplatsen för att få se soluppgången över bergen runt Sedona. Detta är ett spektakulärt skådespels eftersom färgerna skiftar hela tiden. Sedan tillbringades dagarna med sightseeing, Sedona är gammalt indianland med incaliknande byggnader varav en del nu är nationalmonument. En del gick på hiking bergen, upplevelserikt men fysiskt krävande. Det var viktigt att ta med och dricka rikligt med vatten eftersom detta är rent ökenklimat.

Sammanfattningsvis var detta några fina dagar med trevlig samvaro i sann IFFR-anda.

Christer Liljenstrand



Fortsättning från sida 1

Hur många visste att många av våra klassiska mäs-singsljusstakar och andra väl-bekanta mäs-singsföremål kommer från Skultuna? Det vet nu deltagarna.



Vandraringens stuga

Denna händelserika dag avslutades med kräftfest i Vandraringen klubbstuga vid sjön Fiskkraken utanför Ram-näs. Här fick IFFR:s medlem-mar lära sig att hantera skott-kärror lastade med läckerheter i både flytande och fast form. Inget motorfordon kan eller får närma sig denna plats. Vädret var helt suveränt, sjön blank som en spegel, inga mygg och behaglig tempera-tur. Väl framkomna till Fisk-kraken fick vi se hur ett väl fungerande lagarbete kan se ut när det är som bäst.



Gustav Rosenlew går på spongen över myren

Klanen Johnsson under led-ning av gammelmor Kerstin skötte logistiken på ett impo-nerande sätt och snart kunde sörplandet avlösas av IFFR:s sånger och en och annan



Margot Johnsson och KG Eriksson

snapsvisa. Även den duktige mezzosopranen Raisa Martin visade sig kunna improvisera ett och annat sångnummer på begäran.

Kvällens höjdpunkt var naturligtvis utdelandet av Nordic Aviation Trophy. Med hjälp av de avancerade slump-generatorer som finns utplace-rade runt Tromsö kunde Au-din Johnsen konstatera att årets mottagare av denna högt eftertraktade trofé blev en kvinna - Margot Johnsson. Det har hänt förr, men får ändå rubriceras som mycket o v a n l i g t .

Man brukar säga att bakom varje framgångs-rik man står en förvånad kvinna. Bo l y c k a d e s dölja sin förvåning, vi andra

kanske hade det på känn efter-som vi under många år sett åtskilliga exempel på Margots organisatoriska och andra goda förmågor. Redaktionen gratulerar.

IFFR:s årsmöte hölls under söndagsförmiddagen på Ho-tell Lövudden där merparten av deltagarna var förlagda. Viktiga beslut fattades i veder-börlig ordning och mötet av-slutades med ett ordentligt tack till Bo Johnsson och med-hjälpare för ett med kort var-sel välplanerat och perfekt genomfört Fly-in och årsmöte. Innan vi skildes åt inmundiga-des lunch på MAX hamburgere-restaurant. MAX som har miljardomsättning är ett norr-bottensföretag med huvud-kontor i Luleå. Ägaren Curt Bergfors har en gång haft flyg-certifikat.



Christer Liljenstrand

Flyg i Sydafrika



Hottentot Molland Mountain

I november 2007 var min hustru og jeg 10 dage i Sydafrika. En ferietur vi længe havde glædet os til hvor vi skulle møde nogle venner der i gennem en årrække havde boet i Johannesburg. Vor rejse havde vi planlagt med et par dage i Johannesburg eller GP som den lokalt er betegnet. (Gangsters Paradis) Derfra til Kreuger park i den nordøstlige del for til sidst at tilbringe nogle dage i og omkring Capetown i syd.



Table mountain park, Cape point i horisonten.

Jeg har for vane at slå op i vor IFFR directory når jeg besøger andre lande, og ved lidt aktiv mail korrespondance kom jeg i kontakt med Peter Blaine. Mit ønske var, at leje et fly så vi kunne opleve det Capetown fra luften. Dette viste

sig dog lidt problematisk, så Peter stillede sig meget venlig til rådighed med sin C172.



Peter Llaine och Svend Andersen

Vi blev afhentet en flot morgen på vort hotel og kørte til Stellenbosch flyveplads, der har en 850 m asfalt bane, ligger absolut pragtfuldt omgivet af vinmarker og med The Hottentot Holland Mountain range mod øst og havet omkring Cape of Good Hope mod syd.

Efter at have fået gang i motoren ved hjælp af lidt strøm fra bilen, kom vi hurtigt i luften. Vi fløj syd på mod strand i 100 fod og nød synet af de grønne vinmarker i det bakkede terræn.

Ved Stanton gik vi ned i 500' for at følge kystlinjen mod vest syd om Capetown. 500 fod er den højde hvori man kan passere Capetown CTR i uden at forstyrre trafikken til og fra denne.

Langs kystlinjen passerede vi både over flotte villaer samt skur byer. Vi fulgte kysten forbi Cape Town langs Table mountain part og syd om Cape point.

En flot tur langs de stejle bjergsider og med udsigt over det sydlige ishav, hvor next stop er Antarktika. Efter at have rundet The Cape gik turen nord på til vi nåede Robben Island, øen hvor Nelson Mandele sad som politisk fange i 27 år. Herfra gik det østover nord om Cape town og tilbage til Stellenbosch.

Efterfølgende skulle vi så lige prøve Peters andet fly, en Beech Bonanza 35 med V hale, men det er en anden historie.

Svend Andersen



Robben island

FLYING FARMERS ASSOCIATION



I UK er det en organisasjon som heter Flying Farmers Association. Organisasjonen ble stiftet i 1974 og er en organisasjon for bønder som har fly som hobby og interesse. De har ca 400 medlemmer og de fleste har fly og flystipe på gården sin. Hvert år arrangerer de en studietur på ca 10 dager til andre land for og se på landbruk og ha litt ferie.

Vinteren 09 ble jeg kontak-

tet av Mike Ashmole fra Skotland, han fortalte at de skulle på tur til Norge i Mai og spurte om jeg kunne være behjelpelig med å planlegge deler av turen i Norge. De ønsket og lande på en grasstripe på landet og besøke noen gårdbruk som drev med planteproduksjon, fruktdyrking og skogbruk. Jeg sa meg villig til og hjelpe til og planla en 2 dagers tur for dem her på Østlandet.

Den 12 mai kom de med 16 fly til Kjeller Flyplass ved Oslo hvor de var i 2 dager med besøk på Landbrukshøyskolen og diverse erverdigheter i Oslo. Torsdag den 14 mai kom de med 14 fly på besøk til min flystipe ved Fredrikstad. Aldri har jeg hatt så mange fly på besøk på en gang. Jeg var litt nervøs vedr. deres flyferdigheter for stripa er ikke mere en 600m lang, men Mike Ash-



Rolf Mikkelsens grasstripe "Torsnes International Airport" RWY 15-33, 600m x 20m



mole beroliget meg med at de var vant til og operere på korte baner, og at det ville ikke bli noen problem. Det stemte, alt gikk helt perfekt, det største flyet som var på besøk var en 2 motors Cessna 303. De var 27 personer og jeg viste dem min gård, båthavn og orienterte om driften. Min polske gårdsgutt Stanislaw fikk de også hilse på og studere vedproduksjonen som han arbeidet med.

Litt ut på ettermiddagen fløy vi videre til Notodden. Der



hadde jeg arrangert ett opplegg med besøk på gårdsbruk, museer etc og overnatting på Gaustablikk hotell hvor vi i IFFR var året før. Bussen sto klar når vi landet og første stopp var Bø i Telemark hvor vi var innom og besøkte Norsjø Ferieland og et gårdsbruk som drev med fruktdyrking. Etter en sen lunch med gammeldags Norsk Bondekost gikk ferden til Gaustablikk Hotell for overnatting og sosialt samvær utover kvelden.

Fredag morgen gikk turen først til Vemork Museum, de-

retter Hedal Stavkirke. Lunch ble inntatt på Bø Hotell og der fikk vi besøk av Bondelaget i Telemark som orienterte om landbruket i distriktet. Etter lunch gikk turen til bonde Halvar Eika som drev mye med skog og juletreproduksjon. Neste stopp var Bø fjernvarmeanlegg hvor vi fikk en omvisning og orientering av driftsbestyreren. kl 18:00 ankom vi Notoden flyplass igjen og gjestene begynte og planlegge flyturen til neste destinasjon som var Stavanger. Der var det andre som tok i mot for omvisning av blandt annet

et Norsk oppdrettsfiskannlegg, og de fikk også med seg Norsk 17 mai før de returnerte til Storbritania.

Jeg returnerte til Flystripa og gården min i Fredrikstad med 2 dages utrolige opplevelser sammen med yrkesbrødre fra Storbritania. Ønsker Dere mere informasjon om Flying Farmers. gå inn på Deres hjemmeside

www.ffa.org.uk



Notodden, ENNO, RWY 12. Lägg märke till vägen som går över banan.

Rolf Mikkelsen

Lars Gibson Flygskröner

En vintersaga, dock inte av Viktor Rydberg.

När det – förhoppningsvis – sista världskriget tog slut, blev det även slut på behovet av stridspiloter. Så också i det neutrala (?) Sverige. En av dessa arbetslösa kan vi kalla för Gösta, ty så hette hans far.

Gösta hade med stöd av sin gedigna utbildning skaffat sig ett A-certifikat. Detta berättigade honom att flyga privat med landflygplan. Hans färdigheter utökades med behörighet att i lufthavet även framföra sjöflygplan, fortfarande bara privat.

Med sina nyförvärvade aerodyn gav sig Gösta iväg till Lappland för att flyga fisk. Af-färerna gick bra, och hans verksamhet blev väl känd. På sommaren kunde han ha pontoner på Mothen och sjöarna som flygplatser. Mothen kunde även förses med skidor i stället för hjul och då blev de frusna sjöarna återigen lämpliga flygplatser.

En vinterdag kom en lappgumma och bad Gösta att forslas ner hennes avlidna rumskamrat/kåtkompis till bebodda trakter. Gösta förklarade då, att hans flygcertifikats-

Den smarta lappgumman/samekvinnan, som tydligen inte var särskilt imponerad av det heliga regelverket, förslog då, att piloten kunde köpa gubben av henne, flyga honom söderut, där slakten skulle köpa tillbaka vederbörande. Det blev en deal, som tyskarna säger.

När Gösta såg den ovanligt reslige, stel frusne, "passageraren" blev han något betänksam; men sagt är sagt. Lagt kort ligger och rörd är för, som Kasparov sa.

Lastrummet var således främre sittbrunnen med obegränsat utrymme på höjden.

The sky is the limit, så att säga, men sikten framåt skulle begränsas. På den stora, breda sjön skulle det inte innebära något problem, men hur skulle det gå att landa på ett smalt stråk på destinationsflygplatsen?? Dock räknade Gösta med att det borde bli varmare söderut, och genom att dessutom leda en del av värmen från motorn skulle den ombordvarande tina upp sjunka ner i sitsen. Således inga problem med landningen heller. Och det bar i sta.



De Haviland Moth är inte särskilt fortfarande, men trots detta – eller kanske just därför – skaffade Gösta sig en sådan. Den har även två öppna sittbrunnar och har varit ett utmärkt skolflygplan på många håll i världen. Det kan tänkas, att inköpet finansierades med ett smärre avgångsvederlag från flygvapnet, ett s.k kommissarv.

behörighet (långt ord) inte berättigade honom till kommersiell verksamhet; "sorry", vad det nu heter på samespråket.

"Men du flyger ju fisk, och det gör du väl inte gratis?"

"Du försår, det är min egen, privata fisk. Den köper jag av fiskargubbarna och sedan säljer jag den till uppköparna. Då räknas det som privatflygning, sidu."

En annan version säger, att Gösta tog den hårdfrusne mannen och bröt av honom på mitten. Placerade sedan de båda styckena i framsitsen och hade inte svårigheter med vare sig start eller landning. Själv tror jag dock inte på denna skröna.

Lars Gibson