

Fly-In och Årsmöte i Copenhagen 26-29 aug 2010



Viking Centre i Roskilde

Torsdag den 26 augusti samlades ett 50-tal förväntansfulla IFFR-medlemmar för ett fullmatat program under några dagar i Köpenhamn. Deltagarna kom förutom från Skandinavien, även från Tyskland, Holland och UK. Efter hotellinkvartering kunde vi efter en kort promenad borda en mindre turbot för en intressant rundtur i Köpenhamn med omnejd. Middag intogs ombord.

Fredagen den 27 besöktes det mycket intressanta Viking Centre i Roskilde. Här kunde vi beskåda riktiga vikingaskipp som bärgats från Roskildefjorden och restaurerats och konser-

Fortsättning på sida 4

Scandinavian IFFR



Informationsskrift för medlemmarna i
International Fellowship of Flying Rotarians
Scandinavian Section

Editor och ansvarig utgivare:

Bo Johnsson
Blålockevägen 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.iffrr.net

Scandinavian Section of IFFR Styrelse och funktionärer 2010/2012

Chairman	Rolf Mikkelsen
Secretary	Audun Johnsen
Treasurer	Tollef Myrvang Jensen
Editor	Bo Johnsson
Webmaster	Bo Johnsson

Section Activity
Leader Matti Helin

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 6105.14.09824
Sverige	350 SEK	Skandiabanken 9150 902 438 9

Kalender

2011 Events:

Jan 23, Benelux Section, Gent/Zwartburg
Apr 29-May 1, Americas SW Section, Lake Tahoe
May 6-8, Italian Section, Torino
May 26-June 4, New Orleans World Convention
May 26-29 Benelux Section, Brugge
July 22-25, UK Section, Newcastle
August, Scandinavian Section, Finland
August 25-28, German-Austrian Section, Leipzig

Nya Medlemmar

Janis Andersons, Riga

Redaktören har ordet



Äntligen är det vinter igen. Varje årstid har sin charm och det speciella med vintern är det fina flygvädret? Ja, jag menar den stabila luften, ingen turbulens. Det är så lugnt att jag funderar på att bjuda svärmor på en rundtur. Förra gången jag tog med svärmor var på sommaren med en härlig turbulens. Av någon anledning uppskattade hon inte hoppandet och framförde försynt att vi borde vända åter. Nu visade det sig att hon inte gillade svängar heller, så det gick åt halva mellansverige för att svänga runt. Det är bra att ha en svärmor att träna på så att man lär sig att flyga med hög "passagerarkomfort".

Tailwind Bo Johnsson

Chairmans spalt

Kjære IFFR medlemmer.

Etter 16 års medlemskap i IFFR er det nå min tur til lede foreningen i de neste 2 år. Jeg er 54, og har vært medlem i Borge RK i siden 1992. Jeg er utdannet agronom og driver et gårdsbruk i Fredrikstad kommune som min familie har hatt siden 1865. Gårdsbruket består av kornproduksjon, drift av båthavn/marina, produksjon salg av ved, salg av boligtomter og drift av Torsnes Flystripe som jeg leier av en nabo. Jeg bor på gården og har også utviklet andre næringsvirksomheter som har tilholdssted på Gården. Automat-service AS startet jeg i 1982, og bedriften har 3 ansatte som driver salg av serveringsautomater og kantinekaffe. Flybilder Rolf Mikkelsen er en annen virksomhet jeg driver som sysselsetter 6 personer innen flyging, salg og produksjon av flyfotoprodukter.

Jeg er gift siden 24 tilbake med Anita, og sammen har vi 2 barn, Hanne 24 år som har stiftet sin egen familie og Pål på 19 år.

Luftfart og flyging har vært den store interessen i vår familie helt siden min bestefar opplevde den første flyturen i Norge i 1913 da Kapt. Donns fløy fra Horten til Fredrikstad. Min Onkel har drevet med seilflyging siden slutten av 1950 årene og selv begynte jeg med seilflyging i 1977, og jeg tokk motorflysertifikat i 1979. I 1980 kjøpte jeg en andel i en Piper Cherokee som vi byttet inn med den helt ny C-172 LN-HOX i 1981. Det flyet har jeg hatt lenger enn kjærringa og jeg har fløyet over 3000 timer med den. Flyet var stasjonert på Rygge Militære flyplass, ca 40 km fra mitt hjem, og skulle jeg ha med noen venner på flytur, var det mye bilkjøring og telefoner og styr for å få innpassering av disse på flyplassen. Det med tilgjengelighet og nærhet til flyplassen er viktig for å bedrive denne lidenskapen, og jeg begynte da i midten av 1980 årene og se på mulighetene for å etablere en flystripe i mitt nærområde. Et område like syd for min gård var godt egnet til og

anlegge ei flystripe på. Nabo-bonden som eide jordet var interessert i utleie, og sammen fikk vi godkjenning av kommunen for flystripa. Våren 1986 var flystripe på 600x20 gress et faktum, og dette betydde en helt annen tilgjengelighet og bruk av flyet enn før.

Det og være medlem i IFFR har betydd veldig mye for meg. Jeg har vært på alle Fly-inn som IFFR Scandinavia har arrangert siden 1994, og jeg deltar hvert år også på flere av de utenlandske sectioners fly-inns. Og gjennom IFFR har jeg fått venner over hele verden.

IFFR Scandinavia har i de senere årene hatt en stagnasjon i medlemsutvikling og antall medlemmer som er aktive på våre arrangementer, og dette ønsker jeg og gjøre noe med. Jeg har satt meg som mål i min periode som chairman og øke medlemsmassen og våre aktive medlemmer med 30%

Rolf Mikkelsen



Fortsättning från sida 1

verats för utställningssyfte. Skeppsbyggnadskonsten var mycket avancerad redan för 1000 år sedan. Gemensam middag senare på kvällen på "Sankt Gertruds Kloster". Fantastisk medeltidsinteriör.

Lördagen den 28 fick vi bese Köpenhamn. Vår mycket kunnige guide kunde berätta saker om denna intressanta stad som få av oss hade en aning om. Rundturen avslutades vid Kungliga slottet där vaktavlösningen så småningom ägde rum. Under eftermiddagen en rundtur med båt och sedan en välsmakande galamiddag på Tivolis restaurang "Påfågeln". I samband med middagen utdelades årets Nordic Aviation Trophy. Äntligen tilldelades detta prestigefyllda pris till en person som gjort mer för Scandinavian IFFR än de flesta, Bo Johnsson.

Under söndagen den 29 hade IFFR Scandinavian Section sitt årsmöte på hotell Maritime. Bl.a diskuterades det kommande 25-årsjubiléet som troligen kommer att avhållas i Helsingfors. Vidare avtackades Svend Andersen och hans hustru Carina för ett mycket välarrangerat och intressant program. Under årsmötet överlämnades även stafettpippen från avgående Chairman Christer Liljenstrand till påstigande Rolf Mikkelsen.

Christer Liljenstrand



Bo Johnsson tar emot Nordic Aviation Trophy av förra årets vinnare Margot Johnsson



Kurt Bjerneby kontrollerar oljan på sin Seneca



IFFR MØTE LÜBECK 19 TIL 22 AUGUST 2010



Den Tysk/Østeriske IFFR seksjonen hadde sitt Fly-In helgen før vårt møte i København. Jeg og min IFFR venn Peter Wenk fra USA som har sommerhus på Hvalerøyene v/ Fredrikstad meldte oss tidlig i sommer på dette arrangementet. Vi planla avreise på Torsdag den 19. men et massivt frontsystem hadde kommet inn over landet og vi måtte kansellere avreisen den dagen. Metrologene lovet oppklaring mitt på dagen på Fredagen, og kl 13:00 var vi i lufta fra Rakkestad ENRK. Vi hadde Flightplan via Ålborg VOR, AAL og ALS ved den Tyske grense. Flyværet var meget bra men kraftig motvind gjorde at turen ble lengre enn normalt, men etter 3:45 i luften landet vi i Lübeck, EDHL. Vi var raskt ute

av flyplassområdet og tok taxi til SAS Radisson Hotellet for og rekke middagen og kveldens program.

Som vanlig hadde Den Tysk/

Østeriske seksjonen et meget bra program, og det var ca 45 IFFR medlemmer som deltok. Vi hadde på ettermiddagen en fin guidet tur i den gamle Hansaby-



en Lübeck, og deretter avsluttet vi dagen med en flott middag og sosialt samvær på en ca 300 år gammel restaurant.

Etter frokost på lørdag sparserte vi ned til elvebåtene ved kanalen, og deretter ble den en ca 2 timers fin båttur på elven Trave til Travemünde. Været var perfekt og det var en fin båttur. Travemünde er en stor konteiner og ferjehavn og det er også et fint feriested med mange hoteller. Vi brukte det meste av dagen her og hadde en fin omvisning på en gammel stor Fullrigger seilbåt fra 1905. På ettermiddagen ble det buss tilbake til hotellet. Dagen ble avsluttet med gallamiddag på en bedre restaurant og sosialt samvær.

Det var ikke lagt opp til noe formelt program på Søndag så vi planla og fly via Westerland Sylt på hjemveien. Været var ikke det helt store, og en kaldfront var på vei fra Danmark og sydover. Metrologen mente det var mulig og komme rundt uværet på vestsiden og vi kom oss i lufta så fort som mulig. Etter ca 35 min flyging møtte vi en vegg av skyer regn og torden. Bygeområdet var så omfattende at vi ikke tok sjansen på og komme forbi på vestsiden, og vi snudde og landet i Kil, EDHK. Mens vi ventet på at uværet skulle passerer inntok vi et bedre måltid på flyklubbens kafeteria og tittet litt på aktivitetene i flyklubben. Kl 16:00 var vi i luften igjen med flightplan direkte hjem til Torsnes. Etter at vi passerte den Danske grensen ble det klarvær og etter 2:45 i luften var vi hjemme igjen etter en begivenhetsrik helg sammen med hyggelige IFFR venner.

Rolf Mikkelsen

Lars Gibson

Examinationer Borta og Hemma

I förra numret av denna medlemstidning utlovade/hotade jag med, att denna artikel skulle handla om Agricultural Flying/Crop Spraying in the Sudan. Nyligen har frågan om examinationer behandlats i en annan tidskrift, vilket föranleder mig att i stället kåsera om detta ämne. Eftersom många av IFFR:s läsare genomgått sådana prov, vågar jag ta upp ärendet här och nu.

I Flygskränikor nr. 9 berättas på sid. 17-18 om avslutningen på min egen examination för en amerikansk ATR (Airline Transport Rating). Red. Johnsson har bett mig att inte upprepa redan publicerat materiel. Därför väljer jag att bara skriva om den första delen av ifrågavarande flygprov.

Till saken. Under ifrågavarande flygning fick jag från ATC ett besked, vilket jag inte var övertygad om att ha uppfattat korrekt. Då jag frågade FAA representanten ombord, vad de sa, blev svaret (något snorkigt enligt min uppfattning): "Ifall du aspirerar på en ATR, måste du uppfatta vad som sägs från marken". "Of course, men om jag inte är helt säker på budskapet säger jag "say again" men för att, inte i onödan blockera frekvensen, så frågar jag dig såsom varande en del av besättningen"

Spörsmålet reddes ut och provet fortsatte. Avslutningen på examinationen finns alltså att läsa om i FS 9. Examinatören ansåg mig "safe" och skrev "pass" på applikationen.

Det skriftliga provet ett par månader tidigare var ett integrerat sådant med alla ämnen samtidigt. Särskilt minns jag, att man hade lagt stor vikt vid

Weight & Balance. Vid studierna hade jag tillgång till ett vidlyftigt frågekompendium. Ett sådant förslag en ICAO-kollega till mig i Uganda, rådgivare vid Organisationens flygskola i Soroti, att man skulle färdigställa ett sådant även där. Men det tyckte inte ugrandierna med motiveringen att "då kan ju eleverna lära sig alla svaren utantill". "Helt korrekt uppfattat", sa experten, "men kan de tusentals rätta svar på alla dessa frågor, då har de nog tillräckligt med kunskaper"

För att återvända till USA. Det stod en gång att läsa om en examination därstädes, uppflygning på en s.k Light Twin av äldre modell. En av förutsättningarna löd, att denna aerodynam skulle betraktas som lastad till Max T/O Weight. När examinatören fingerade stopp på ena motorn, förberedde examinandens nödlandning på lämplig åker. "Du har ju en motor till!"

"Ja, men en av premisserna var MTOW, och då flyger inte en så'n här på bara en motor". Visad befälhavareauktoret.

En av mina bästa vänner i den här branschen skulle på sträckan BMA - GOT göra sin "final check" som kapten på Metropolitan. När han tillsammans med examinatören begrundade väderleksutsikterna, sa min vän: "I sånt här väder flyger jag inte". "Det var tur att du tog det beslutet, ty hade du tänkt genomföra flygningen, hade jag underkänt dig innan vi ens lämnat briefing lokalen". Befälhavaransvar! Ett exempel på dåligt sådant finns berättat på sid. 13 i Flygskränikor nr. 2. (Bra eller dålig reklam??)

Under min ICAO-tjänst i Li-byen var en av uppgifterna ett

examinera piloter både teoretiskt och praktiskt. Exempel på det senare beskrivs i FS 6 på sid. 27-30. (Nu får det vara nog med reklam). Då det gällde de teoretiska proven för privatflygare, gjordes de vid respektive flygskola. När det var fråga om certifikat av högre klass, fick examinanderna komma till huvudkontoret i Tripoli.

Eftersom många prov för mig verkar statiska, hade jag här möjligheten att göra dem mer verklighetsanpassade. I stället för att exempelvis fråga, vad vindkomponenten blir om det blåser 20 knop och 30 grader från sidan, ville jag veta följande: RW 35. vind 020/20 knop, missvisningen 15 grader east, vad blir vindkomponenten i m/sek.?

Eller, din approach speed är 110 knop då du landar i Tripoli, vilken approach speed skall du hålla i Nairobi med samma flygplansvikt?. Ytterligare ett (lätt) exempel: Du ligger i landningsvarvet över TIP och får motorstopp. Vilken frekvens ropar du då upp på?

Ifall red, Johnsson vill ställa frågorna till läsarna, blir den sist öppnade, rätta lösningen belönad med en stadsvandring i VBY.

En annan vän till mig (ja, det finns faktiskt några sådana) hade svårt att få ihop 20 frågor i ett multiple-choice prov, så han gjorde den sista frågan: Hur många ägg går det på ett dussin: a) 20, b) 12, c) vet ej. Ytterligare en vän (det finns snart inga fler att hänvisa till) föreslog: "Ifall du tycker att frågorna är svåra, dumma eller ovidkommande, sätt då ihop en egen fråga".

Ett sista exempel: En examinand avslutade sitt flygprov med en prydlig buklandning. När man ifrågasatte examinators beslut att godkänna vederbörande, blev svaret: "Han har under sin utbildning (det var för simulatorernas intåg) aldrig haft tillfälle att träna buklandning. Nu har han fått pröva på det och gör nog aldrig om det". Bra eller dåligt beslut?

Sonen till en vän (den siste i raden) gjorde sin uppflygning och blev underkänd. Trots detta anmodades han att signera på raden för befälhavare ombord! Kanske ett bra sätt för Luftis att slippa bli ansvarig för ex-vis en buklandning??

I början av ovanstående svammel talas om ATC. Det står såsom allom (?) bekant för Air Traffic Control. I Bangkok (Nu fick jag tillfälle berätta, att jag



varit där också) hade ICAO-kontoret besök av flygledare från Nya Zeeland. Då vi satt på Sukumvits och tog en öl, dök min klockförsäljare upp. Han fick sälja tre Rolex till några av vännerna. för 30 USD totalt! När köparna förhörde sig om garanti, bedyrade jag att det var ATC-garanti. "What kind of guarantee is that, ATC" ?

Around The Corner, d.v.s. upphör så snart försäljaren kommit runt hörnet.

Lars Gibson



Chairman Christers sista spalt



manhänge med längre vistelser i USA och flitigt deltagande i Rotaryverksamheten i San Diego, Kalifornien. Helt oförberedd var jag därför inte när Kurt Bjerneby övertalade mig att ta ordförandeskapet för den Skandinaviska sektionen under ett par år. Det blev ytterligare några år, men i samband med årsmötet i Köpenhamn fick jag

dagligen, men ofta har mail kommit från någon sektion någonstans i världen där flygning och Rotary har varit huvudingrediensen. Detta kommer jag att sakna.

Nu gäller det att gå vidare för den nya ledningen. Som så många andra organisationer har IFFR problem med rekrytering av nya medlemmar, detta plus medlemsvård bör prioriteras. Det kommande årsmötet och 25-årsjubileet är ett annat stort projekt som ligger inom synhåll.

Det kommer inte att saknas arbetsuppgifter och jag önskar Rolf Mikkelsen och hans medarbetare all lycka och framgång i det fortsatta IFFR-arbetet

Christer Liljenstrand

I augusti 2005 hade IFFR Scandinavian Section sitt årsmöte i Jyväskylä, Finland. Då hade jag några års erfarenhet av IFFR, men huvudsakligen från de övriga internationella IFFR sektionerna, framför allt i USA. Detta sam-

med visst vemod överlämna klubban till Rolf Mikkelsen.

Jag skriver vemod därför att jag lämnar en verksamhet och ett inre brödraskap för ledningen av IFFR sektioner worlwide. Inte



IFFR träff i Stavanger Bo Johnsson, Rolf Mikkelsen Michael Boxill, Christer Liljenstrand och Marianne Liljenstrand