

## Isle of Wight



3 danske flyveentusiaster forlod Billund i OY-BVN, vor trofaste Bonanza med kurs mod Groningen i Holland. Destinationen var et fuel og dehydrerings stop på vor videre færd mod le Havre i Frankrig, vi blev dog nødt til at ændre planer da vi blev konfronteret med en af de største luftfartshindringer. Flyvekontrollen, og i særdeleshed den Franske. De havde besluttet at lægge lufthavet dødt, og var gået hjem, så vi måtte på rigtig GA vis alternere og fik os en ufrivillig overnatning i Ostende. Der skal dog mere til at slå os ud af kurs så

efter et fremragende aftenmåltid og en god nats søvn drog vi videre mod den første destination.

Årsagen til vor udflugt var det Engelske flyin på Isle of Wright. Omvejen til Le Havers var for at strække turen lidt og give os mulighed for at besøge kysten hvor de allierede styrker gik i land på D dag. Med den sene ankomst blev vor udflugt dog noget begrænset, men vi fik da besøgt de kendte strande, lokale museer og den Amerikanske kirkegård ved Omaha Beach. Besøget er tankevækkende og kan stærkt anbefales. Om

eftermiddagen den følgende dag vendte vi næsen mod nord vest mod syd England og krydsede kanalen på kort tid. Man skal her lige huske at få tilladelse til at krydse de restriktede områder. Vi fik lidt pædagogisk bistand og undgik at skulle flyve de 50 mil udenom.

Isle of Wight er som England var for 30år siden. Ganske hyggeligt og præget af turister og ikke mindst pensionister der er flyttet hertil for at nyde deres otium.

Som udflugte mål var det nu nedlagte raket test centrer der

# 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](mailto:bo@sitdown.se)

Scandinavian IFFR utkommer 3 gånger per år.

Hemsida [www.iffir.net](http://www.iffir.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

## Redaktören har ordet



Äntligen är våren här och dagarna blir längre. Rimligtvis borde det bli mer flygande, men så har vi ju vädret som ibland håller oss på marken. Nu undrar alla flygare hur årets väder blir?

Så här kommer årets TAF:

Först blir det plusgrader och blåsigt med några rejäla bakslag med snö och kyla i norr.

I sommar blir det sol, regn och stackmoln. Prob 40 för TS. Innan vi hunnit fatta det blir det höst med mörkerflygning och höstrusk. Efter det kommer den vita perioden med julskinka.

Det blir med andra ord som vanligt, men ta alla tillfällen i akt för en härlig flygtur.

*Tailwind Bo Johnsson*

## Avlidna Medlemmar

**Bengt Holmberg, Tingsryd  
NA Bergqvist, Kolbäck**

*"Som när en bok faller  
ur den trötta läsarens händer  
eller som när ett löv sliter sig  
- ett löv i världen.  
Vi vet ingenting  
Vi anar ingenting  
från det ena ögonblicket till det andra,  
bara detta: att det måste ske  
- att det inte kan uppskjutas.  
Så skall vår andedräkt fly.  
Som när en bok faller  
ur den trötta läsarens händer  
eller - som när ett löv sliter sig  
från grenen."*

*Bo Setterlind*

## Chairmans spalt

Vi har nå snart lagt bak oss nok en hard vinter her i norden med masse snø, kulde og laber flyaktivitet. Det er den 24 mars og her i Fredrikstad har gradestokken for første gang i år krøpet over 10 \*C og det er strålende solskinn og flott flyvær. Under slike forhold begynner vi piloter og våkne til liv og planlegge sesongens fly og IFFR Aktiviteter. Vår Section fyller i år 25 år og det skal vi feire med et flott Arrangement i Helsingfors i Finland i August.

På [www.iffro.org](http://www.iffro.org) finner Dere alle de andre sectioners hjemmesider og programmer for denne sesongen, her er det bare og melde seg på.

Søndag den 20 mars var det også flott flyvær og jeg benyttet anledningen til og få meg en flott tur i min C-172 opp i den norske fjelheimen som lå badet i sol. Etter ca 2 timers flytur begynte vi og bli sultne og vi satte nesen mot OL byen Lillehammer og landet på en flott brøytet isbane på Norges største innsjø Mjøsa rett ved Lillehammer sentrum. Etter en bedre middag på Bjørnen Kro benyttet jeg an-



ledningen å prøve meg som isfisker i en times tid. Det ble dårlig med fisk men jeg hadde også med meg skia og fikk meg en flott skitur i kveldsola før vi reiste hjem til Rakkestad. Nå på fredag den 25 mars går min årlige tur Til Florida USA og mine IFFR venner Ellen og Peter Wenk, der skal jeg møte sommeren på forskudd besøke Sun`n Funn og masse flyging.

Jeg vill også benytte anledning til å nevne noe av formålet med vår forening, det er og skaffe nye medlemmer til foreningen og spre kunnskap om

luftfart og flyging til andre innen Rotary. Vi i styret har ferdig informasjonsvideo og foldere som kan brukes til det. Jeg oppfordrer Dere alle til å sette av et møte i Deres Rotaryklubb i år til å informere om Fellowships og særlig IFFR, for dette er den mest bevarte hemmeligheten i hele Rotary.

Til sist ønsker jeg Dere en flott flysommer og jeg håper og se så mange som mulig av Dere på vårt jubileum i August.

**Rolf Mikkelsen**



### Fortsætning från sida 1

ligger sydvendt ved Nålen, den ene ende af øen hvor kalkformationerne fortsætter ud i havet og ligner en nål set ovenfra. På test centeret blev der foretaget top hemmelig udvikling helt frem til 80'erne. Anlægget kan nu beses og der er et lille museum på stedet. historien går dog tilbage til Napoleonskrigene hvor stedet var den fæstning der beskyttede den vestlige indsejling til Southampton.

Efter middagen blev vi udstyret med en picnic kurv og en flaske vin og drog til Osborne house hvor vi på plænen blev underholdt af Southampton philharmoniske orkestrer der underholdte med promenade koncert for os og nok 4000 andre der havde sneget sig med. En forrygende aften med musik som vi kender fra promenadekoncerterne i Albert Hall.

Osborne house! Der var dronning Viktorias private residens blev også besøgt, en meget spændende rundvisning der gav et godt indblik i det royale liv på hendes regeringstid.

Vi havde besluttet at strække turen et par dage efter IFFR mødet og havde planlagt at drage til Kanaløerne Jersey og Guernsey. Sigtbarheden var dog ikke på over 200 m og ingen forventet opklaring, så øerne blev vekslet til en overnatning i Amsterdam. Isle of Wight blev forladt på en Y plan, altså VFR og så IFR, ideen var, at på en IFR clearance kunne man faktisk krydse London næsten direkte mod Amsterdam. Naivt jeg havde glemt den før omtalte luft-



farshindringen. Med en clearance der på ingen måder respekterede flyveplanen blev vi sendt syd over godt ud i kanalen før vi blev drejet op mod Amsterdam. Alt selvfølgelig med radar vektors, men en omvej på nok tæt på 60 mil.

Vi fik en hyggelig aften i Amsterdam og lidt tid til sightseeing før vi den næste eftermiddag vendte snuden hjemad

mod Billund. Take of på bane 23 i Lelystadt, et højre drej, op i 9000 fod direkte mod LO i Billund Så kan det ikke gøres nemmere. Det kunne de godt lære noget af i London, men de har vel også et par fly mere at holde styr på. Nydelig landing i Billund med mange oplevelser i bagagen og et par nye erfaringer rigere.

**Svend Andersen**



## Till mine av NA Bergqvist



NA fann en särskild glädje att verka för och i Rotary. Med NA som organisatör och ledare bildades Kolbäck Rotaryklubb 1987. NA blev den nya klubbens charterpresident och hade goda tillfällen att sprida kunskap om Rotary. Som distriktsguvernör 1990-1991 utökades hans möjligheter att verka för Rotary.

När Rotaryklubben Gordes i Frankrike 1992 kallade klubbar som chartrats 1987 att gå samman för årliga träffar kom Kolbäck Rotaryklubb med. Sedan dess har klubben och NA årligen kunnat besöka Rotary klubbar i hela Europa.

Inom Rotary finns International Fellowship Of Flying Rotarians. NA deltog 1986 i Hamar vid bildandet av IFFR Scandinavian Section. Sedan dess har han årligen flygledes besökt IFFR i de nordiska länderna.

NA var medlem i Frimurarorden. I hembygdsföreningen verkade han för dokumentation av traktens historia.

Vi är många som saknar NA.

**Bo Nåsell**

Förre överstelöjtnanten i Flygvapnet Nils Artur (NA) Bergqvist har avlidit i en ålder av 87 år. Närmast anhöriga är barnen Gunnar, Marie och Carl med familjer samt systemn Aisa.

Efter studentexamen 1943 vid Karlstads Läroverk ryckte NA in som officersaspirant på Värmlands regemente 1946 lämnade han Karlberg som nybliven fänrik. Efter Krigshögskolan tillträdde han 1959 en tjänst som armésamverkansofficer vid flygspaningsflottiljen F 11 i Nyköping. 1962 övergick NA till Flygvapnet. och fredsplacerades 1966 vid Flygstaben.

NA:s hustru Eva började 1974 en företagsläkartjänst i Hallstahammar. NA valde att flytta med och pendlade till Flygstaben. 1976 övergick han till Flygvapnets reservstat. I sin nya civila tillvaro startade NA en importfirma, som han drev fram till år 2006 då han avyttrade företaget.

NA kom in i kommunpoliti-

ken 1977 och verkade som kommunfullmäktigeledamot och gruppleddare för moderaterna i Hallstahammar fram till 1988. Han satt även ett antal år i landstinget, länsförbundet och i polisstyrelsen Västmanland och avslutade sina politiska uppdrag som revisor i kommunen mellan 1999 och 2006.



# Lars Gibson

## AGRICUL FLYING IN SUDAN

Några tidigare artiklar har handlat om jordbruksflygning i Sverige. Och i viss mån i Västtyskland. Om jag återigen får tuta i egen lur, så var jag relativt duktig i den branschen. Bland annat tack vare en grundlig utbildning hos AB Jordbruksflyg år 1956. Kursen omfattade 25 flygtimmar, ungefär samma antal som krävdes för ett A-certifikat på den tiden.

Detta medförde att jag med visst självförtroende kunde tacka "Ja" till ett erbjudande från Fisons Pest Control Ltd med huvudkontor i UK att bespruta bomullsfält i Sudan. I september 1958 gick färden till London för briefing.

De ville väl se vederbörande innan kontraktsskrivning. Därifrån via Rom och Benghazi till Kartoum i en Britannia från BOAC. Turligt nog höll rutorna, ty jag minns att det var turbulent över Medelhavet.

Nåväl, från huvudstaden vid Vita och Blå Nilens sammanflöde gick transporten med Land-rover ytterligare söderut till basen Hassa Heissa. Basen där kom från Guernsey, en av Kanalöarna (den enda del av UK, som ockuperades av tyskarna under WWII). På platsen fanns redan en kollega "very experienced" och mycket talför. Låt oss kalla honom för Mike, ty det gjorde de andra.

Det sägs, att en politiker från Gotland skulle språktestas för deltagande i ett , internationellt möte. Provfrågan löd: "Vad betyder: 'I do not know' Svaret blev: ' "Jag vet inte' ."Helt korrekt, hämta biljetten" Riktigt så svaga var inte mina språkkunskaper trots en dålig lärare i engelska, men jag satt mesta

tiden tyst, lyssnade och lärde.

Basen, han från Guernsey, ville pigga upp mig: "By the way, den pilot, som förra säsongen besprutade största arealen, var också svensk. Hans score slutade på 25 tusen feddans/acres. Och det kommer du, Mike, också säkerligen att göra".

25 tusen feddans låter inte särskilt imponerande, kommenterade jag.

Gör du hälften, skall du vara glad, blev hans kommentar.

### TILL VERKET



Några dagar senare var det dags att börja arbeta. Mike och "yours truly" hade samma strip som arbetsplats. Han med en Auster J 5G, jordbruksversionen av Mk V, där en propeller under skrovet (planets alltså) drev pumpen för flödet från besprutningsvätsketanken. Den propellern manövrerades med en broms på styrspaken. Självt hade jag en PA 18A Super Cub 150, där motsvarande pump snurrade hela tiden. Vid behov stängdes flödet av och återgick till vätsketanken. Planet har, som läsaren säkert vet, självstart vilken saknades på Austern.

Innan Mike hade fått igång motorn, hade jag hunnit tömma två lass. Han saknade inte bara startmotor utan antagligen också utbildning. Troligen hade han bara varit igång med gräs-

hoppbekämpning. Dessutom tror jag att hans arrogans påverkade de normalt hjälpsamma infödingarna negativt.

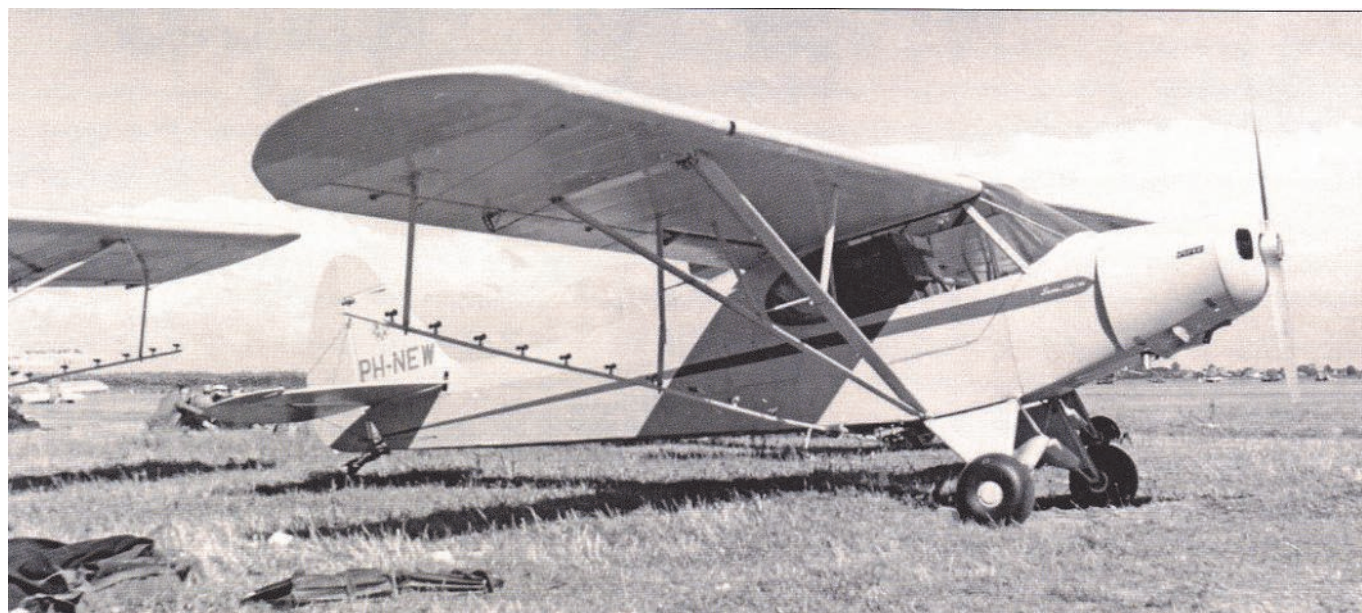
För att inte skrytet skall missuppfattas bör sägas, att de konstbevattnade bomullsfälten vid Nilen var/är enorma. Man kunde nästan tömma en last bekämpningsmedel bara genom att flyga rakt fram. Svårigheten var att hålla reda på var nästa sprutning skulle påbörjas. När jag senare i livet, i Libyen, skulle lära mig arabiska sade läroboken: "Bomull är vit." Självt hävdade jag att den är grön, ty så hade jag uppfattat den.

Nu minns jag inte vad vare sig grön eller vit heter på arabiska, men att bomull heter "al coton" eftersom engelska ordet är cotton. Algodon på spanska ?

Så fortsatte det dag efter dag, aldrig något avbrott för regn. Det kunde ibland bli något kort uppehåll p.g.a. mycket svaga minitornados. Dessa virvlade upp sand, och de fåtal löv, som fanns i öknen. Det medförde att man under flygning kunde träffa på löv, vilka föll ner från himlen efter att ha varit uppe och vänt. Det gällde då att inse, att man själv inte flög inverterat !

### OMVÄXLING FÖRNÖJER

På vår vanligaste utestation bodde vi, ett antal piloter och en etolog (insekts-specialist), i en bungalow med nät runt verandan. Där stod våra britsar i en slags senioritetsordning med den bästa bädden längst in i ett hörn. Om man måste resa ifrån, tog näste man över favoritplatsen. Efter återkomsten fick man börja om från början längst ut.



Vår inhemske kock och hans medhjälpare serverade mat närhelst man önskade. En annan boy skötte tvätten; efter dagens flygning och en efterlängtnad dusch, låg nystruken skjorta och shorts samt rena strumpor framlagda. Det tog tid att vänja sig efter hemkomsten! Men jag älskar min hustru ändå.

Mike såg jag inte till i fortsättningen. Däremot kom det erfarna piloter från Kenya. En av dem var Sven Frank, född i Eslöv. Även om Afrika är stort, är pilotvärlden desto mindre; han kände till min närvaro. Då han steg in i vår bungalow på sin väg till kylskåpet, hälsade han mig med: 'Hello du djävla socialdemokrat, ska de va en öl' Innan jag hade hämtat mig, fortsatte han: 'Det är klart att du ska, alla pilots dricker ju öl'. Jag kände visserligen en som inte gjorde det men han var ingen god pilot. Sven gjorde verkligen skäl för efternamnet Frank.

Vid ett tillfälle fick jag motorstopp och kunde landa rakt fram. Ungefär som vid Gottröra. Dock förblev flygplanet helt. I väntan på en ny motor fick jag använda en Auster. Den fungerade alldeles utmärkt, även om propellerbromsen blev sliten mot slutet. Någon kollega hade

vid ett tillfälle inte kunnat bromsa flödet, och en del av vätskan hamnade i angränsande kanal. Strax därefter flöt det upp döda fiskar till befolkningens förtjusning. Lika förtjust var till att börja med inte den ägare till en åsna, vilken kalasat på besprutat gräs. Desto större blev glädjen, då han fick monetär ersättning för djuret ifråga. Allt oftare släppte sedan andra farmare ut sina åsnor på grönbete!

När jag kom tillbaka till Hasa Heissa för att hämta min reparerade Cub, mötte jag basen där, han från Guernsey. Då kunde jag inte låta bli påpekandet, att jag nu hade besprutat tidigare nämnda 25 tusen feddans. "Och det hinner nog bli fler, ty säsongen är ju inte slut än"

Av förstaeliga skäl var det ont om både telefon och elledningar, som i sådana fall i hemlandet försvårade besprutningarna. För att hålla mina färdigheter vid liv, brukade jag vid avfärden från vår bungalow dra en sk repa under husets elledning. Vid ett tillfälle hade vi besök av vår högste bas. Fisons' ledning representerades av Mr Rennie från Khartoum. Efter upptagningen hann jag se honom nyuppstigen i pyjamas stående i flugnätsdörren, ganska

röd i ansiktet. På uppdragsplatsen hade jag inte hunnit med många lass, förrän jag såg ett stort dammoln. Det rörde sig snabbt från vår bas mot den tillfälliga depån. Ur en jeep steg min bas, Mr Rennie, tämligen upprörd. Han skällde ut mig och påpekade bland annat risken för haveri. Då kände jag mig föranlåten att påpeka att jag var minst lika intresserad att hålla min Cub hel och tjäna pengar som han kunde vara att sälja sitt bekämpningsmedel. På kvällen över en öl uttryckte han en förhoppning, att jag skulle återvända året därpå, vilket jag gjorde.

Samtidigt passade jag på att förbereda honom på ett tjänstgöringsbetyg. Det finns fortfarande i någon gömma, och jag kommer alltid att minnas slutorden: "the number of acres sprayed by him was the highest ever recorded by a single pilot in the history of the company".

Hemresan gick via Kairo, Aten, Rom, Nice, Barcelona och Paris. Från varje mellanlandning finns mycket att berätta, men det ingår inte i uppdraget från redaktör Johnsson

**Lars Gibson**

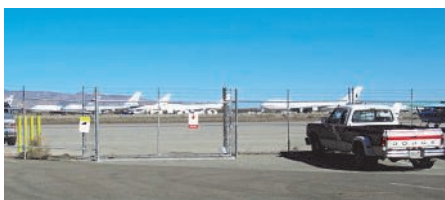
## Majave Desert

Mojave Desert ligger på ca 150 meters höjd nästan mitt i Kalifornien. Där finns bl.a. Amerikas hetaste plats (Death Valley) där temperaturen kan stiga till + 120 grader i slutet av juli, början av augusti. Så varmt var det dock inte när Marianne och jag i februari 2011 per bil passerade på väg från San Diego till skidorten Mammoth i Sierra Nevada. Vi övernattade i den lilla staden Mojave med ett stort flygplan parkerat utanför vårt hotellrum.



Mojave är välkänt för piloter och flygplanbyggare inom EAA (Experimental Aircraft Association) därför att här finns Burt Rutan, mannen bakom ett antal välkända konstruktioner, Vari-Ez, Long Ez m.fl. Alla byggda i composite. Mest berömd är han dock för Space Ship One, den första privata rymdfarkosten som gjorde sin jungfrufärd 2004

och inom kort skall den vidareutvecklade versionen Spaceship Two inleda de första kommersiella rymdflygningarna för välbetalande privatpersoner. Burt Rutans företag Scaled Composites, har som medfinansierare den icke helt okände miljardären Richard Bramson.



Men det finns mycket annat att titta på i Mojave, bl.a. en stor långtidsparkering för uttjänta flygplan, det torra ökenklimatet förehindrar korrosion. Det sägs vara den största lagrings- och skrotningsplatsen för civila flygplan i USA. Här finns BAE med testverksamhet, General Electric och Northrop-Grumman och ett antal andra hightech företag, de flesta med anknytning till flyg.

Intressant var National Test Pilot School med avancerad pilotutbildning, bl.a. på vår J35 Draken. De har sex stycken flygande, varav fyra av den 2-sitsiga skolversionen. Dessa flygplan har tidigare tillhört det danska flygvapnet. Ett par del-



vis demonterade 35:or kunde jag fotografera, annars rådde fotoförbud nästan inom hela området. Totalt har man på denna civila flygskola ca 40 flygplan som man bedriver utbildning med. Även andra f.d. stridsflygplan stod lagrade eller parkerade utanför deras administrationsbyggnad, bl.a. ett antal Aermacchi MB-326M Impala utan vingar. Totalt skolas ca 300 elever per år. För inträde krävs min. 750 tim flygerfarenhet som befälhavare samt motsvarande en fil.kand i matematik och tekniska ämnen. De flesta elever går till flygindustrin eller flygmyndigheter som FAA (Federal Aviation Administration).

Mojave Airport arrangerar daglig rundturer för turister och intresserade, tyvärr inställt den dagen vi var där, men missa inte denna begivenhet om ni råkar passera förbi.

**Christer Liljenstrand**

## IFFR SCANDINAVIA firar 25 årsjubileum med Fly-In till Helsingfors Finland den 18 till 21 aug 2011

Det är nu 25 år sedan Scandinaviska sektionen av IFFR bildades 1986 i Hamar, Norge. Hur det gick till finns att läsa på vår hemsida [www.iffir.net](http://www.iffir.net).

Vårt 25 årsjubileum firar vi i Helsingfors, Finland den 18 till 21 augusti 2011 med ett Fly-In. Direkt efter jubileumet finns som option en möjlighet att delta i en tre dagars bussresa till S:t Petersburg den 22-24 aug. Matti Helin och hans manna jobbar

för högtyck med programmet som kommer att lägga ut på vår hemsida inom kort.

Reservera redan nu i almanackan 18-21 och 22-23 augusti 2011.

**Vi ses i Helsingfors**

