

AN AMERICAN IN FINLAND



Sibelius Monumentet underifrån

Let me start by saying, I have a fond connection with Scandinavia. My wife, Ellen, is Norwegian, and being retired, we spend 3 months in Norway every summer. Our cottage is located south of Oslo, in the Hvaler Islands, near the Swedish border. Our Flying Rotarian friend, Rolf Mikkelsen, lives nearby on his farm, with a landing strip.

On Wednesday, Aug. 17., Rolf, Tollef Jensen and myself left Norway in their Cessna 172. We landed in Västerås, and were met by Bo Johnson, and taken to their home for a delicious dinner, prepared by Bo's wife, Margot. The following day

the weather was fine, and we met up with Kurt Bjerneby and Audun Johnsen with their planes and had a great flight to Helsinki. Many of the participants were there when we arrived and we

were all transported to our hotel. That evening we spent at the Air museum, viewing the excellent collection and enjoying the dinner, put on by the staff.

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.iff.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	Audun Johnsen
----------------------------	---------------

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

Valberedning	Audun Johnsen, Bo Johnsson KG Eriksson och Svend Andersen
--------------	--------------------------------------------------------------

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 det vinter med snö och ännu mer snö. När du får den här tidningen har dagarna redan blivit längre. Rimligtvis borde det bli mer flygande, men ibland håller vädret oss på marken. Nu undrar alla flygare hur årets väder blir?

Så här kommer 2012 års TAF:

Först blir det mer snö och ännu kallare, tidvis friska vindar och risk för isbildning (prob 40%). Efter hand några plusgrader och blåsigt med några rejäla bakslag med snö och kyla i norr.

I sommar blir det mest CAVOK men prop 40 för regn och stackmoln samt tidvis några rejäla TS.

Innan du hunnit fatta det blir det höst med mörkerflygning och höstrusk. Efter det kommer den vita perioden med julsinka.

Det blir med andra ord som vanligt och ta alla tillfällen du kan för en härlig flygtur

Vår sektion har nu avverkat de första 25 åren och laddar nu om för nästa Fly-In 2012 som blir i Oslo den 16-19 augusti.

Sektionen har fått medlemmar i Latvia och Janis Andersons har börjat med att planera för 2013 års fly-In till Riga

Tailwind Bo Johnsson

Chairmans sida

Vår Skandinaviske Seksjonen av IFFR har nå tilbakelagt sine første 25 år. Våre finske medlemmer stod for et flott Fly inn og Jubileums arrangement i Helsingfors i August. Vi var 30 deltagere fra inn og utland og vår verdenspresident Peter More kom den lange veien fra California for å delta på vårt jubileum.

Selv har jeg vært medlem av IFFR i 15 av våre 25 år. Dette medlemskapet har betydd mye for meg både som rotarianer og pilot. Mine 2 største interesser er gjennom IFFR blitt forent, og det har skaffet meg mange nye venner og flotte flyturer og ferieopplevelser i Europa og Amerika.

For vi som driver med småflyaktiviteter, går vi nå inn i en periode med lavere aktivitet, og da synes jeg det er naturlig at vi alle tenker litt på formålsparagrafen til IFFR

som står på side 4 i vår Membership Directory. **Vi skal spre kunnskap og informasjon om luftfart, flyging og om vår fellowship innen rotary.** Jeg oppfordrer våre medlemmer til og sette IFFR på dagsorden i sin egen klubb eller en naboklubb. Trengs det brosjyremateriell og kopi av Vår IFFR presentasjon så ta kontakt med meg eller vår redaktør Bo Johnsson.

I det vi nå går mot slutten av året, vil jeg ønske alle våre medlemmer en

**Riktig God Jul
og et
Godt Nytt IFFR år.**

Fly-In og 25 Årsjubeleum i Helsinki 18-21 August

Torsdag den 18 August var vi samlet ca 33 forventningsfulle IFFR medlemmer i Helsinki for 4 dagers sammenkomst og feiring av vår sections 25 års jubeleum. Våre Finske IFFR venner hadde laget ett flott program, og det var deltagere fra alle våre scandinaviske land, Tyskland, Holland UK, og USA. Spesiell hyggelig var det at vår verdenspresident Peter More og kona Shirley kunne komme den lange veien helt fra California for å delta på vårt Fly-In.

Torsdag 18 August:

Utover dagen hadde alle deltagere ankommet til Malmi Airport (EFHF). Først gikk turen med buss til Finnish Aviation Museum hvor vi etter nydelig middag fikk en guidet tur i museet. Det var et meget bra Flymuseum som viste fram det meste av Finsk Luftfart både sivilt og militært. Etterpå avsluttet vi kvelden med hyggelig samvær på hotellet.

Fredag 19 August:

Denne dagen var det to alternative programmer. Noen valgte å bli med på en heldags sightseeing i Helsinki by. Jeg å 8 andre medlemmer valgte og Fly Out til Vampula Airport (EFVP) for lunch og sauna. Etter ca 1 times fin flytur nordvestover over flotte Finske Landbrukssområder landet vi på den private flystripen i Vampula.

Vi ble vennlig motatt av eierne av flyplassen som hadde bygd opp flotte hangarfasiliteter og eget bolig hus på området. Vi tillbragte halve dagen her med omvisning og ekte Finsk

Sauna. Etter en god Lunch fløy vi tilbake til Helsinki og hadde middag og sosialt samvær på hotellet på kvelden.

Lørdag 20 August:

Etter en god frokost startet programmet kl 10:00 med en liten sightseeing tur med buss i Helsinki. Vi fikk også noe tid på egenhånd i byen før vi alle samlet oss på kaia kl 14:00 for en båttur i Helsinkis skjærgård. Været var strålende og vi hadde en fin 2 timers båttur med lunch om bord. Dagen ble avsluttet med gallamiddag på en av byens beste restauranger. Sectionens 25 års jubeleum ble feiret med mange taler, og årets IFFR aviation trofe gikk i år til vår mangeårige finske medlem Gustav Rosenlew.



Søndag 21 August:

Sectionens årsmøte ble avholdt på formiddagen. Noen av deltagerne hadde reist tidlig for og rekk rutefly hjem, og vi andre ble kjørt til Malmia Airport for farvell og hjemreise. Nok en flott IFFR treff var avsluttet og etter 4:20 i luften landete jeg og Toleff Myravang Jensen med vår C-172 på Rakkestad (ENRK) i Norge.

Rolf Mikkelsen

Fortsättning från sida 1

The following morning, I unfortunately overslept the "pick up", and missed the flight to the private airstrip and sauna. Instead, I joined Gustav Rosenlew and the remaining group for a walking tour with lunch, of downtown Helsinki. Finish history was well presented by Gustav and we all enjoyed ourselves very much. Dinner that evening was held in the hotel Dining Room with good food and fellowship.

Saturday, another full day, began with a coach trip to view the highlights surrounding Helsinki. The famous Rock Church, and the Sibelius Monument were 2 of the spots.



The Olympic Stadium was being used as a staging area for the Helsinki marathon that day. Unfortunately we were unable to stop and visit. Following the bus trip we boarded an excursion boat for a 3 hour tour of the islands around the city, with a fine buffet lunch on board.

The farewell dinner took place at a charming restaurant set in the style of the Lapp region. The reindeer skewers followed by iced cranberries and cream were especially good.



Rolf Mikkelsen and Peter Venk

This being the 25th anniversary of the Scandinavian Section, in IFFR, Kurt Bjerneby gave an excellent talk about the history of the association. Bo Johnson gave a tribute to NA Bergqvist, who recently passed away. I found it interesting that Bo joined Rotary and IFFR after accepting an invitation from NA to attend an IFFR Fly-In. My involvement with IFFR began the same way. I was invited to a section meeting with Rolf Mikkelsen, and had a great time. Rolf explained to me afterwards that if I wanted to continue flying with him, I had to join Rotary!! Upon returning to

Florida that fall, I joined a local Rotary Club. That was 6 years ago and I have attended many of the Scandinavian Section meetings, plus the Montreal and the New Orleans Conventions and Fly-Around's.

The flight home on Sunday went well. Slight headwind, 4 hrs. 20 Min. and we were safely home in Norway. Nonstop!

Many thanks to the organizers, Gustav, Erik, Matti, and everyone else for putting together a fabulous weekend and showing off Finish Hospitality.

Peter Wenk



World President Peter More och Svend Andersen

LILLCUBEN SE-ASP



Sven Evert Malander mötte jag första gången i maj 1974. Vi var bägge nyblivna avdelningschefer i det som skulle bli Stålverk 80. Då som en division inom NJA, Norrbottens Järnverk. Det för den tiden gigantiska industriprojektet skulle öka NJA:s råstålsproduktion från 1 till 4 miljoner ton råstål, och antalet anställda från 4000 till 6000 personer. Som bekant blev det inget stålverk 80 och NJA blev i stället ett av de tre benen i SSAB, Luleå, Borlänge och Oxelösund.

Sven hade en bakgrund i Flygvapnet och hade några år tidigare avslutat sin karriär som flygplanmästare med tekniskt ansvar för bl.a. flottiljens J 35:or. Men Sven hade inte släppt flygeriet utan fungerade vid sidan av tjänsten på NJA som teknisk chef hos Tammerts Aero i Kiruna där han hade hand om företagets DH Beavrar och senare även en DH Otter. Själv hade jag något tiotal års erfarenhet av småflyg, så det var givet att vi hade en del att prata om över kaffekoppen.

Jag hade en tid vurmat för ett eget flygplan, men budgeten medgav inte några större utsvävningar, dessutom var jag lite Cub-frälst så det blev i den sektorn jag började spana. 1979 hittade jag via annons ett objekt som kunde vara något. I Norrköping fanns en Ahrenberscub i bedrövt skick, nedplockad i atomer med stora korrosionsskador i kropp och roder. Men det fanns hjul, skidor och flottörer. För 22.000:- blev hon min. Nu gällde det att få med Sven på båten. Inte helt enkelt eftersom han av princip och livslång erfarenhet alltid inledningsvis sade nej till alla inbjudningar och förslag, oavsett innehåll. Nåväl, efter diverse parlamenteringar var vi äntligen på väg till Norrköping för att hämta SE-ASP, årsmodell 1944.

På hemvägen lämnade vi flygplankroppen hos en licenssvetsare från Ostermans i Upplands-Väsby. Han var en trollkarl som mot alla odds så småningom fick ordning på det illa åtgångna spjälstaketet. Resten följde med på släpet till Luleå.

SE-ASP med serienummer USAAF 44-79632 var en av de många krigscubar som hamnade i Sverige strax efter krigsslutet. Hon hade en brokig historia med många olika ägare runt om i vårt avlånga fosterland, ibland hade hon fått sig rejäla törnar. Någon hade efter en större reparation gett henne ett civilt utseende med dukat tak och små rundade sidofönster, på det sätt vi är vana att se Cubar. Eftersom det i grunden var ett militärt flygplan med huvudsaklig uppgift som eldledningsplattform för artilleriet, beslutade vi oss för att återge henne sin ursprungliga glans med den klassiska glasverandan. När det begav sig satt eldledaren i baksits med ryggen i färdriktningen och ett mindre kartbord framför sig. Över sin vänstra axel hade han en vev med vilken han vevade ut släpantennen så snart man kom på lämplig höjd. Sedan var det bara att per radio sända koordinaterna till pjäschefen allteftersom man såg hur nedslagen tog, dvs så länge man inte själv blev nedskjuten. SE-ASP över-



tet flygplan, kortare sträckor faktiskt tresitsigt till och med på flottörer, att två pax då fick sitta i knät på varann i basksits störde ju inte föraren. På hjul inte helt enkel att landa, sidvind undanbads. Eftersom klaff saknas kunde man göra snabba höjdminskningar med avdragen motor och korsade roder, sedan neutralställda roder strax före sättning och landning på en femöring.

levde dock och med sin nya lyckliga ägare ställdes färden mot Luleå.

Renoveringen tog 8 månader och innebar en total översyn av hela flygplanet med byta av alla system (inte så många på en Lillcub, men ändå) omdukning, lackering, osv Dessutom en rejäl översyn av flottörer (EDO 1400) och skidor (troligt ursprung Klemm 35). Motorn, som normalt levererade 65 Hp, hade någon tidigare bytt ut till imponerande 85 Hp, här skulle det bli åka av.

Onödigheter som startmotor fanns givetvis inte, magneterna i rätt läge, inte för mycket gas

och rundtagning av propellern var allt som krävdes. Stod man då på flottörspetsen gällde det att komma tillbaka torrskodd till förarplatsen eftersom parkeringsbromsen tog dåligt i vattnet.

I juli 1980 skedde slutbesiktning och flygplanet befanns luftvärdigt, ingen experimentklass här inte utan allt enligt den byråkrati som endast det svenska luftfartsverket kan uppbåda. En liten eloge till Sven och mig själv som presterade detta parallellt med heltidsarbete och hemmavarande (för mig) småbarn.

SE-ASP var ett underbart li-



Sven Evert Malander

Sven, som av princip och livslång erfarenhet aldrig brukade flyga i de flygmaskiner han skruvat i, gjorde ett undantag för ASPEN. Han gav sitt erkännande och sin välsignelse och deltog i några rundturer. Sven klev av tåget sommaren 2010, 85 år gammal. Frid över hans minne.

ASPEN finns sedan några år i aktiv tjänst hos flygläraren Verner Björnström i Jukkasjärvi utanför Kiruna.

Christer Liljenstrand



Lars Gibson

TREDJE GÅNGEN GILLT

Till besprutningssäsongen 1961 blev jag återigen erbjuden att flyga för Fison's Pest Control (S). S-et står för Sudan. Det blev en kortare sejour än tidigare år. Kanske var det så, att ledighet från Transair Sweden inte kunde beviljas under längre tid, eller också visste man i Khartoum, att jag kunde sättas i tjänst direkt såsom varande väl förtrogen med förhållandena därstädes.

Nåväl, detta att vara väl hemmastadd fick mig att en gång prova - om inte en ren (?) vattenlandning så i varje fall - taxning på en vattenyta. Det fanns ju långa banor i form bevattningskanaler. De ledningar, som så att säga var i vägen, gick på relativt (!) hög höjd över dessa kanaler och stolparna stod väl på sidan om "strandkanterna". Det var således enkelt att långsamt, långsamt minska höjden, till dess hjulen snurrade på vattenytan. Nu vet ni, kära läsare, att så kan man göra, vilket innebär att ni inte själva behöver prova på.

En känd flygtidning (i Sverige i varje fall) hade en spalt, där piloter kunde berätta om sådana, mer eller mindre, dumma tilltag. Min berättelse hade kunnat kvalificera sig. Men, en militärpilot skrev, att hans extratankar hade blivit bortslitna av en vågtopp på öppna havet. Hans berättelse var oslagbar.

Daglig tillsyn måste göra skäl för namnet.

Redaktör Johnsson har uppmanat mig att bara komma med opublicerat material. Huruvida följande uppfyller kravet, vet jag inte säkert men värt att upprepa. Inför en tidig start hade jag kvällen innan förberett aerodynamen beträffande bränsle och olja,

rätt lufttryck i hjulen. etc. I den tidiga morgontimmen var det således bara att sätta sig tillrätta och trycka på startknappen. Trodde jag.

Då kom en av boyarna springande. Det var den yngling, som svarade för skötseln av mitt arbetsredskap Han ville ha sin sedvanliga backshes/drickspeng. När högerdörren fälldes ner, hörde jag ett skvalande. Det var dräneringsröret, som inte var avstängt. Boyen hade behövt bensin för att göra Cub:en snygg inför avfärden men kunde inte stänga kranen efter att ha tagit rengöringsvätska. Han visste dock, att man kunde få stopp på bränslet genom att använda huvudkranen.

Naturligtvis kunde jag inte anklaga vederbörande för detta missöde utan var enbart glad, att inte flygplanet hade hunnit fatta eld, Dräneringsröret mynnar ju alldeles bredvid avgasröret. En nyttig läxa. Boyen förstod nog inte anledningen till min ovanligt generösa drickspeng denna morgon. Efter återkomsten till samma bas, gjordes en teknisk repetitionskurs med honom.

Kontakt med Sverige.

I min flygdagbok finns även noterat en SE-CEZ, en Super Cub. Den ägdes av AB Carl Engström, ett växtskydds företag baserat i Eslöv och liksom många andra europeiska operatörer inhyrt för besprutning av bomullsfälten längs Nilen. Företaget hade ytterligare flygplan och piloter på plats, men av någon anledning saknades det en förare. Då passade det ju bra att placera en svensk pilot i en svenskregistrerad maskin.

En av Engströms piloter hette

Börje Grese. Då han kom ut från duschen insvept i sitt badlakan, spände han sin magra överkroppss samtliga muskler och ansåg sig likna en grekisk gud.

När beundrarna då föreslog Hercules, blev hans svar alltid: "Säg bara Cules"!

När han senare i livet hade passerat "bäst före datum" som yrkespilot behöll han sitt privatflygarecertifikat. Som innehavare av ett sådant skulle han ibland göra P(eriodisk) F(lyg) T(räning) med en av LFV utsedd examinerator. Valet föll då på undertecknad. Då var det fråga om en seriös PFT och inte som numera en slentrianmässig PC. Vilka övningar gör man då lämpligen med en f.d. flyglärare (F5), som tidigare i livet gjort tusentals bedömningslandningar och ännu fler branta svängar? Jo, jag valde att inviga honom i VOR flygningens mysterier. Enligt min flygdagbok i maj 1972 med en PA 28:a.

Liksom tidigare år blev det besök hos Herje Westrin o.h.h. Astrid med dotter Elizabeth. Herje flög då för Sudan Airways och det var faktiskt han som tipsade mig om detta välavlönade uppdrag. Den hösten frågade han om min ålder. Just idag råkar jag fylla 30! Skölden är din födelsedagspresent ! Han pekade på en stor, grov och tung tingest å 1.3 x 0.5 meter med rundade hörn gjord av elefant - eller noshörningshud, vilken hängde i deras vardagsrum. Eftersom Herje visste, att jag länge letat efter en sådan sköld, blev födelsedagspresenten mycket uppskattad och pryder numera mitt vardagsrum. Nämnas kan att exakt på dagen 40 år senare förärade Astrid mig en stor elefantbete. Sköna minnen från un-



Flygbesprutning i Sudan 1959. Vid spaken Lars Gibson

derbara tider bland vänliga människor av olika raser i Sudan. Jag lider nu med flyktingarna i Darfur och hoppas att landets delning kan ske i positiv anda.

Då det var dags att lämna bomullsfälten och säga farväl, hade min chef en bekännelse att göra och visade mig ett telex från Transair: "Vänligen sänd hem Gibson. DC6-kurs plane-rad"

- Jag borde naturligtvis ha informerat om detta, men å andra sidan behövdes du här.

- Du gjorde alldeles rätt, ty även om du visat telexet hade även jag negligerat detta, ty jag är här för att bespruta bomullsfält enligt överenskommelse. Det blir fler DC6-kurser. Sådan blev det i januari 1962.

"Om vi nu skall vara uppriktiga mot varandra, så har även jag en bekännelse att göra: Ner till Athen flög jag gratis med Transair, och sedan tog jag fram Din biljett och fortsatte hit med Sudan Airways".

"Hur du tar dig hit, är ditt problem" blev svaret. "Om du vill simma uppför Nilen så är det OK med mig".

"Tack för det beskedet, jag

har för avsikt att ta mig till Nice och därifrån lifta med Transair till Malmö".

Så blev det och det visade sig bekvämare än med något linjebolag, ty ombord, på TSA:s 6:a fanns sovplatser avsedda för extrabesättning.

Det blev inga fler uppdrag i Sudan, ty man fann det bättre att hyra in operatörer och då sådana med större flygplan än Auster och Super Cub.

Andra besök i Khartoum.

Redan i januari månad det året 1961 hade vi / TSA haft en mellanlandning i KRT för vila och bränslepåfyllning på väg till Leopoldville i Congo. Då passade jag på att besöka ovan nämnde Fison-chef. Denne frågade då, huruvida jag sett Gus nyligen. Han kallades så, den taxipilot, som hade nödlandat i norra Sudan hösten 1959. (se förra utgåvan i denna skriftserie)

"Det var ett tag sedan", kunde jag sanningsenligt svara honom. Ty det vore onödig information "att Gus just nu ligger och vilar på stadens hotell".

"När ni träffas nästa gång, kan du informera honom att han är skyldig (beloppet minns

jag inte! men det var värdigt stort) för SAR (Search And Rescue) operation hösten 1959". (Det kostar att kalla in fyrmotoriga Avro Shackleton från Malta, Aden, och Nairobi). Detta vågade jag inte tala om för Gus, förrän vi var på väg ytterligare söderut.

På väg tillbaka från Leo ett par månader senare (direktflygning Leo - Malmö, 29 flygtimmar med två besättningar, mat och vila ombord.!) gav KRT TWR b.l.a. följande information: temp 29, dewpoint minus 4. Vår kraftigaste pilot 123 kg i strumplästen pustade och stänkade.

"- Och här har du Lars trivts"
"- Ja, men det var på somrarna! då det var varmt här och inte nu i vintermånaden mars".

Mitt allra sista besök i landet var ganska exakt fem år senare. Även då för bränslepåfyllning. Vi var på hemväg från Nairobi, och jag minns att vi fick flöjla en motor någonstades över Europa.

Men det är en helt annan historia.

Lars Gibson