



IFFR FLY IN KIRUNA 14 TILL 17 AUGUST 2014 The most Northern fly-in ever N 67 49.3 E 20 20.1



IFFR Scandinavian sektionens årliga fly-In var 2014 förlagt till Kiruna, det mest nordliga någonsin.

På torsdagen den 14 Augusti anlände 7 flygplan med 15 personer ombord. Med Norwegian och SAS kom ytterligare 11 så totalt 26 deltagare anlände.

Efter sedvanlig landnings öf och renklämna bar det av med buss till hotell Ferrum i Kiruna. Lite konstig kändes det att veta att detta fina hotell ska rivras när centrum i Kiruna ska flytta pga gruvbrytningen.



Torsdagskvällens Kick-off tillbringades vid Camp Aurora som ligger ca 15 km från Kiruna vid Torne älv. Där bastade vi och badade i badtunna samt svalkade av oss i Torne älv.

På menyn stod förstas ren-

kött och allt sköljdes ner med några goda öl och lite vin. Våra internationella gäster njöt i den vackra naturen.

Fortsättning på sidan 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 2-3 gånger per år.

Hemsida www.iffr.net

Scandinavian Section of IFFR Styrelse och funktionärer 2013/2014

Chairman	Rolf Mikkelsen
Secretary	Arne Krumsvik
Treasurer	Tollef Myrvang Jensen
Editor	Bo Johnsson
Webmaster	Bo Johnsson

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

Country Leader	DK	Svend Andersen
	FIN	Erik Rosenlew
	LV	Janis Andersons
	NO	Petter Faye-Lund
	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	BankGiro 593-9749

Redaktören har ordet



Tiden har rasat iväg sedan vårt fantastiska Fly-in i Kiruna.

Jag har ägnat min lediga tid till att bygga om våra hemsidor www.iffr.org och vår egen www.iffr.net. Båda finns nu på ett webhotell i Sverige och är byggda med Wordpress samt med den senaste Resposive tekniken. Det innebär att sidan anpassar sig efter bildskärmen på datorn, läsplattan eller mobilen.

Det finns dock en hel del att justera och en hemsida blir väll aldrig riktigt helt klar.

Gå in och titta och kom med förslag på förbättringar.

Det finns många Fly-In att delta i år och det finns information om dem alla på www.iffr.org.

Om vårt eget Fly In och årsmöte i Svendborg kan du läsa mer om på sista sidan. Det är ett fint tredagar program som Svend Anderson utformat. Hoppas att du har möjlighet att delta.

Vi ses i Svendborg.

Tailwind Bo Johnsson

CHAIRMAN'S SPALTE

Kjære IFFR medlem.

Vi er godt i gang med det nye IFFR året og mange fine Fly-In står på tur. Etter en lang vinter med lite flyaktiviteter har vi i Norge hatt en utrolig påske med meget flott vær både for flyging og skisport. Selv har jeg i påsken reist litt rundt i med min eldre C-172 LN-HOX og opplevd den Norske fjelheimen fra oven, og det ble også en flott tur i seilfly og fornyelse av mitt seilflysertifikat.

Årets første Fly-In er Den Tysk/Østerikes arrangement i Kassel første helgen i Mai, og jeg og min partner på vår C-182 Tollef er påmeldt og vi gleder oss til og komme på årets første IFFR treff.

Det er mange spennende og intresante fly-in som de forskjellige sectionene har lagt ut på nettet for 2015, og jeg håper mange av våre medlemmer finner anledning til å delta. Spesielt vil jeg anbefalle vårt eget fly-in og årsmøte i Svendborg Danmark 14 - 16 august.

Jeg vil takke styret for et godt samarbeide og spesielt vår editor/webmaster og contry leader Bo Johnsson og hans Team for et meget bra Fly-in og årsmøte i Kiruna august 2014.

Jeg vil også ønske våre nye styremedlem/secretær Arne Krumsvik velkommen inn i sectionens styre. Arne er født i 1966, han er professor innen media og journalistikk og jobber ved Høyskolen i Oslo og Akershus. Arne begynte sin flykarriere i 1999, har ca 1000 flytimer og innehar både Norsk, Amerikansk og Australsk flyser-



tifikat PPLA, og instruktørpapi-rer. Arne er også visepresident i AOPA Norge og sitter i styret i MAF Norge og MAF International

Vi fikk servert nydelig 4 retters middag, og under seansen holet gjest Polly Vacher foredrag om sin verdenrundt flyging fra pol til pol i en Piper Dakota i 2003.

CHRISTMAS LUNCH RAF CLUB LONDON



IFFR UK Section arrangerer hvert år en Jule Lunch på RAF selskapslokaler i London. Dette er en fin anledning til og kombinere en førjulstur til London med IFFR og jeg deltok på arrangementet den 10 dec, 2014.

Det var 65 deltagere og kun jeg og Svend Andersen fra vår section. Det var en utrolig fin opplevelse og være i de flotte lokalene til RAF. Med bilder og historier fra hele RAFs historie.

John Bowden ble kåret til the Flyer of the Year Award for sin tur fra UK til vårt Fly-In i Ki-



runa og retur.

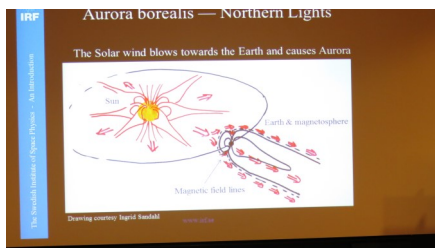
Etter middagen var de fleste av oss samlet i en av selskapslokalenes barer og jeg fikk servert lagerøl av merket Spitfire.

Meget flott arrangement som jeg vil anbefale til flere av våre medlemmer og tenke på neste gang det planlegges tur til London.

Rolf Mikkelsen

Från sida 1

På fredagen besökte vi Institutet för rymdfysik, IRF. Där fick vi en mycket uttömmande föreläsning om Ocon hålet och Norrskenet uppkomst.



Efter lunch på IRF åkte bussen vidare till Jukkasjärvi och Sami Visit center där vi fick information om samekulturen. Vi fick också klappa renar och ge dem "rengodis".

Fredagskvällen Gala Dinner var på Kamp Ripan som ligger i utkanten av Kiruna.

Som vanligt var stämningen på topp och alla var i spänd förvänta över vem som skulle få



den åtråvärda Nordic Aviation Trophy.

Efter vissa kommunikationsproblem (långa kablar) med den Norska datamaskinen kom beskedet att Nordic Aviation Trophy utdelas till Ellen och Peter Wenk, Florida, USA.

WP James Alexander delade ut "Word Pilot of The Year 2012-2013" till Bo Johnsson.

På lördagsmorgonen åkte vi med buss till LKAB utställningsgruva som är belägen 540 meter under jord. Det finns mer än 500 km vägar och järnvägar under jord.

På lördagskvällen var vi tillbaka på Camp Aurora för nya naturupplevelse. Kvällen avslutades med ett besök på Lusa vara med en underbar utsikt över Kiruna.

Söndagsförmiddagen ägnades åt IFFR Scandinavians Årsmöte.

Efter Kiruna Fly-in var vi några som fortsatte till Nordkapp med landning på ENHV, Honningsvåg N 71 00.6 E 25 59.0. Det är ännu längre norrut och en annan historia.

Bo Johnsson



Ur min flygdagbok — Lars Gibson

Min flygdagbok berättar, att den 13-14 augusti 1959 flög jag med en Piper Super Cub - SE-BZX från Visby till Skå-Edeby med övernattni ng i Linköping. Stoppet i Östgötametropolen var ingalunda betingat av den så populära ursäkten 'crew fatigue', utan mera av behovet att få träffa min bror i dessa trakter.

Nåväl, ifrå gavarande Cub - ett underbart flygplan - tillhörde AB Jordbruksflyg: Båda hade i slutet av 50-talet sett sina bästa dagar- Kompassen var också därefter, men att deviera den ansågs som onödigt, det var "extrautrustning" för piloter som antogs hitta överallt. Däremot fungerade flygplanets kursgyro korrekt. Detta innebar att det var utsatt för sedvanlig "vandring", vilken, som alla vet, blev större ju längre man var i luften.

Inför en överhavsflygring från Gotland till S:t Annas skär gård var det naturligtvis viktigt att hålla rätt kurs. Jag löste problemet-om man nu kan kalla det så-genom att vid starten ställa in kursgyrot enligt banritningen och därefter stiga och svänga till beräknad kurs med hjälp av sagda gyro, jämföra med "Silvan" och sedan hålla dess kurs—om än missvisande - fram till Lingham med sin höga sädessilo.

Varför just dit, frågar sig, vän av ordning. Jo, radio ombord räknades som option, så jag kunde inte kommunicera med Saab-tornet. Där har man alltid varit samarbetsvillig och gav mig en "slottid" att komma in i varvet och se upp på ljussignaler.

Därför valde jag Lingham som väntläge för att underlätta korrekt ankomsttid.



Något fotografi på exakt den Super Cub som Gibson färdades med har inte kunnat uppbringas. Därför får det bli en bild på Västmannaflygs Piper Super Cub tillverkad 1966 vid en landning på Siljans is vid Rättvik 11 mars 2012

På väg från väntläget till landningsvarvet såg jag, trots dess kamouflagemålning, någon form av stridsflygplan på "vänster medvind" till bana 11. Då jag befann mig i ett läge som kunde betecknas som "kort vänster bas", fick jag "fast grönt ljus" och ville skynda mig ner för att snabbt ge plats för ifrå gavarande jetflygplan med sin, troligtvis, begränsade aktions-tid.

Med gasavdrag, full klaff och vingglidning (går att kombinera) tappar man snabbt höjd. Jag var således ganska lågt när det tidigare siktade krigsflygplanet kom farande under mig!! Konstigt nog kände jag inte av någon "Jet blast" utan kunde landa snyggt och prydligt och taxa in välbehållen.

Om det nu hade funnits radio i denna Super Cub skulle trafikledaren säkerligen ha sagt "Ring mig!"

Därför ringde jag upp honom.

Han kunde naturligtvis med den makt som honom given är*ha haft synpunkter på mitt sätt att framföra aerodyn. En kompetent yrkesman utan prestige behöver dock inte agera så, ej heller skylla ifrån sig. Han beklagade djupt det inträffade,

ty, som han sade:

Du fick ju faktiskt fast grönt sken och landade i enlighet därmed. Jag borde naturligtvis givit blinkande grönt.

Det var den 13:de och vi var nog tre stycken som hade tur den dagen. Ifall de två andra läser detta får de väl ge sina synpunkter på denna händelse.

Kanske kan man säga, att även min unga hustru - lika gammal som jag själv - hade tur. Hennes mamma hade nämligen inviterat gäster till vårt bröllop tio dagar senare.

Lars Gibson

Fakta om SE-BZX

Typ: Piper PA-18A-135/150

Super Cub

c/n: 18-3295

Tillverkad år 1954

Registrerad 1954-08-20

AB Ewos, Södertälje

Innehavare 1954-08-20

AB Jordbruksflyg, Stockholm

Innehavare 1960-09-05

AB Siljansflyg, Orsa

Haveri 1962-07-19

Höger landställ av

Avreg 1966-03-17

IFFR Meeting FLY-IN KÖLN August 2014



Min ven Kurt og jeg drog fra Billund i Danmark sent på eftermiddagen torsdag den 28. august. Vores Bonanza var blevet klar igen efter skaderne i en haglbyge i Beaune under sidste års Franske flyaround.

Nymalet og i fin form blev kursen sat sydover i fl 60. Flyveplanen der var blevet godkendt af den store computer i Maastricht. Indeholdt som vanlig et stort antal rapport punkter samt en rute man på forhånd viste aldrig blev til virkelighed. Ganske rigtigt kort efter vi var blevet overdraget til Bremen control fik vi en næsten direkte rute til COL, hvor vi efter knap

et par timers flyvning kunne overgå til næsten-VFR, dykke til 2500 ft. og snige os rundt om bakke toppe og om Köln kontrolzone for at lande på Köln Hangelar.

Hangelar er en mindre VFR flyveplads der er klemmt inde i Kölns kontrolzone. Flyvepladsen har en AFIS tjeneste og det er imponerende at se hvor stor aktivitet der kan afvikles uden tårnkontrol. Der var meget trafik med alle typer fly, svæveflyvning med spilstart, gyrokofter, helikopter fra både politi og vejledningstjenesten, samt helt almindelige flytrafik. Alt i et meget snævert luftrum

men uden problemer og med en god fastlagt pladsrunde der kunne rumme alle typer trafik og samtidig tage hensyn til støjfølsomme beboelsesområder.

Vi kom dagen før mødet startede, da jeg havde lidt business som også skulle klares. På møde dagen ankom vi således pr. bil og blev mødt af mange kendte og få nye ansigter. Det er altid en rigtig god fornemmelse at møde internationale venner fra allover og stemningen er som altid i top. Kurt og jeg blev bænket fik øl og frokost og så lige en øl mere.

Til almindelig advarsel har de et begreb i Köln der hedder Kölsch, en ret uskyldig lille øl. Problemet er at den bliver serveret i byger, og glasset bliver hele tiden skiftet til et nyt fyldt.



Efter de sidste var ankommet blev vi i bus kørt til ETW European Transonic Windtunnel. Dette er et gigantisk bygningsværk/maskine hvori aerodynamiske forhold kan testes. Og det ned til minus 163 grader celsius. For yderligere informationer se link til ETW.

Vi blev indkvarteret på hotel Hyatt, ved floden med storslået udsigt til byens vartegn, Kölner dom. Aftenen bød på galla middag med lokale specialiteter, taler mm.





Lørdag blev vi gennet ind i bussen klokken 10 og trods det at byens trafik var lukket ned

pga. maraton løb, fik vi sneget bussen ud til lufthavnen Hangelar igen.



Dagens besøg var hos ADAC HEMS Academy. Og til ADAC's lokale helikopter center i Köln. ADAC har 50 helikoptere fordelt på 35 stationer over hele Tyskland. De flyver ca. 51.000 operationer om året hvoraf de fleste er i forbindelse med ulykker hvor hurtig assistance og evakuering er påkrævet. Vedligehold og tjek foregår i Hangelar hvor ADAC har et stort værksted.

Hver helikopter koster omkring 6 mio. euro og driften ligger på omkring 60 - 70 euro i timer, inkl. læge.

Ligeledes er der etableret træningsfaciliteter til træning af piloter, læger og reddere. Akademiet anvendes af en lang række landes medivac organisationer. Helikopterne er Europæiske, ER 135 og ER145. for yderligere information se ADAC HEMS.

To vældig interessante besøg hvor vi fik lov til at komme helt tæt på. Selv en tur i simulatoren blev det til.

Eftermiddagen stod på besøg på chokoladefabrik og så lidt fritid til sightseeing i byen.

Kl 19 skulle der igen spises. Denne gang på et traditionelt bryggeri/restaurant. Specielt her kom disse små øl flyvende i byer. Ret dårlig timing når vi nu skulle på vingerne næste morgen. Derfor måtte vi mønstre absolut selvkontrol. Middagen var et udvalg af regionale specialiteter, kraftig mad der passede til de små øl. Endnu en hyggelig og venskabelig aften i rigtig godt IFFR selskab.

Søndag blev kursen igen sat nordover, ud af Hangelar airspace, over til Langen radar og så clearance tilbage til Billund efter et godt og indholdsrigt tysk møde.

Svend Andersen

FLY IN Svendborg Denmark 14– 16 August 2015



This year the Scandinavian flyin will take you to the beautiful South Sea of Denmark. The country is made up of 406 islands and islets. Unified in 955 AC Denmark is the oldest still existing kingdom of the world, and we are very happy for the opportunity to invite you to visit for the Scandinavian IFFR 2015 gathering! This time the city of Svendborg, located at the southern coast of Fyn, will be the backdrop of our meeting. Svendborg is a very charming town with a bustling commercial community. It has however preserved its old town centre with narrow, crooked streets, squares and courtyards that are reminiscent of Svendborg's history.

Today, Svendborg is a unique mix of old and new, of seafaring, culture and history - geared to the rhythms of today. Svendborg is also the first Citaslow town in Denmark. Citaslow is all about focusing on the quality of life. It's about engaging in the present and finding your own pace of life. And not least, it's about giving you time to enjoy the good things in life.

We will stay in Hotel Svendborg, which is right in the centre of the town, a short stroll away from everything - almost.

MS Helge will provide transport from Valdemar castle to the town of Svendborg. Built in 1924 it is one of the longest serving ferries in Denmark. Enjoy

the archipelago of the south sea of Denmark while the boat makes its way between some of the many islands in this beautiful part of Denmark.



For more than 450 years, Egeskov has stood in its beautiful location in the landscape of Southern Funen. Egeskov is famous for being the best preserved moat castle in Europe. In the more than 450 years that have passed since it was built, various families have lived in the castle. In 1784, Egeskov was sold to Henrik Bille whose descendants have owned the castle ever since. The park has been open to the public for several generations and has remained unchanged since 1959 when restoration of the historic grounds commenced.

The castle park at Egeskov was designed by Niels Krag who was at Egeskov from 1722-1740.

The layout of the park drew its inspiration from the royal castle parks at Fredensborg and Frederiksborg as well as those of Versailles. The gardens consist of a large number of separate areas surrounded by high hedges, the highest measuring 8 metres. The park is by the European Garden & Heritage Network named "Best European historic garden 2012"

The Egeskov Veteran Car Museum is filled with impressive motor vehicles, several

aircraft and other exciting collections of hardware.



One of the largest collections in Northern Europe is on display in the Motorcycle Museum which contains a unique collection of two-wheeled vehicles from the 1920s to the 1970s

The castle is also open to visitors. The rooms are styled with different settings from the period of the castle.

Two of Egeskov's fashionable women, Baroness Camilla and her daughter, Countess Jessie, were considered contemporary style icons. The Gate House exhibition shows a selection of their priceless fashion magazines, clothes and garments from the French fashion houses Worth, Gagalin and Sonaird, fans from Ernest Kees, shoes from J.A. Petit, and many other magnificent items.

Baroness Camilla purchased parts of a dress which once belonged to Marie-Antoinette, the "dress" may be found at the Gate House also. The dress was exhibited at Louvre in Paris in 1927 and being able to see parts of a Marie-Antoinette dress is something of a world-sensation.

Egeskov also house the very special Titania's Palace, a impressive miniature castle (Dollhouse) that was hand-built in Ireland.



Read more on www.iffr.net

Welcome Svend Andersen