

Fly in Siljan Airpark (ESVS) – kräftskiva



Från vänster vid ankomst Siljansnäs: Anders Banderby, Roland Johansson, Dan Martinen och Christer Wretlind

Året 2020 har blivit mycket speciellt år, en period som vi inte har haft så lätt att hantera och anpassa oss till. På grund av Corona pandemi har världen förändrats i grunden. Många länder har stängt sina gränser och till och med mellan olika kontinent blev det helt stängt. Vi människor har aldrig upplevt en sådan nedstängning av hela samhällen där familjer inte fick träffa sina närmaste, vänner fick inte träffas, teater var inställda, alla flygplan blev stående på marken. Förtvivlan var stor.

Sedan begynnelsen av flygplanshistorien har aldrig hänt att flygplan inte fick flyga och att i stort sätt alla världens flyg-

plan mer eller mindre blev stående på marken. Flygande rotarianer inom IFFR blev också tvungna att ställa in alla planerade flyg ins inom hela Europa och resten av världen. Christer Wretlind som ansvarade för arrangemang av Siljansnäs flyg in var stenhård bestämd redan från början: Siljansnäs kräftskiva ska bli av. Och det blev det!

Den 5 september var det dags för årliga kräftskivan.

På lördag förmiddagen landade Roland Johansson, vår president för IFFR Scandinavian sektion, med sitt plan och taxade rakt fram utanför Dannes hangar. Där samlades några

till som har kommit med bil samt några grannar som bor på Siljansnäs Airpark. Vi fick inga besök från andra länder på grund av nedstängning, så alla besökare var enbart från Sverige.

För Christer Wretlind blev det bråda dagar strax innan mötet då den utlovade leveransen av kräftor inte blev som det var planerat. Christer lyckades skaffa det antal kräftor som har beställts i sista stund och tack vare Dannes och Christers gästvänlighet fick flera deltagare övernatta på plats.

Fortsättning på sidan 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
mobil +46 70 533 08 00
e-mail bo@sitdown.se

Scandinavian IFFR utkommer 2-3 gånger per år.

Hemsida www.iffir.net

Scandinavian Section of IFFR Styrelse och funktionärer 2019/2020

Chairman	Roland Johnsson
Secretary	Christer Wretling
Treasurer	Bo Johnsson
Editor	Lydia Banderby
Webmaster	Bo Johnsson

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

Country Leader	DK	Svend Andersen
	FIN	Erik Rosenlew
	LV	Janis Andersons
	NO	Rolf Mikkelsen
	SE	Bo Johnsson

Valberedning	Bo Johnsson, Rolf Mikkelsen, Erik Rosenlew o Svend Andersen
--------------	--

Arsavgifter

Danmark	300 DKK	
Finland	40 €	Nordea 200518-44447
Norge	350 NOK	BG 6105.14.09824
Sverige	350 SEK	BankGiro 593-9749

Redaktören har ordet



Kära IFFR-Rotarianer

CANCELLED CANCELLED CANCELLED
är årets modeord. Allt är inställt, inga fly-in
och flygplanen står på marken. Det enda positiva
är att vi spar gångtid på motorn till nästa år.

Just nu är det bakslag på covid-19 men jag tror
att det snart vänder mot bättre väder.

Redan nu kan man börja med att förbereda sig
och börja fundera över hur vädret blir 2021. Jag
vet redan hur det blir men för er som vill ha de-
taljer kommer här 2021 års TAF

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

I sommar blir det mest CAVOK men (prob 40)
för regn och stackmoln samt tidvis några rejåla
TS.

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

Jag vet inte om du märkte att TAF:en är några
år gammal. Men de stämde då så då funkar det
nog 2021 också. Det blir med andra ord som van-
ligt och ta alla tillfällen du kan för en härlig flyg-
tur

Vi hör på frekvensen, med hopp om CAVOK

Tailwind Bo Johnsson

CHAIRMAN ROLAND

Välkommen till vårt virtuella klubbhus!

Vi lever i provningens tid. Vi prövas av den globala pandemin. Många blir sjuka och många avlider. Även om man har turen att inte drabbas av den yttersta konsekvensen, så får vi alla leva med olika begränsningar i vårt vardagliga liv. För flyget och den globala resenärigen har restriktionerna närmast tagit död på en hel bransch. Vi allmänflygare kan visserligen komma i luften, men många flygplatser har starkt begränsat öppethållande och att korsa en nationsgräns är inte att tänka på. Och inte får vi träffas på våra traditionella Fly-In's heller. Årets planerade träff i Billund/Vejle kommer dock förhoppningsvis att ske nästa år istället. I Sverige sågs vi visserligen i september på kräftskiva i Siljansnäs, men detta år tyvärr utan besök från våra nordiska vänner.

Men samtidigt får vi skäl att pröva nya lösningar. Våra årsmöten, både internationellt och i Skandinavien, genomfördes över internet. Det blev mycket lyckat då över 100 medlemmar från hela världen kunde ses och samtala på det internationella årsmötet. Även om mötet i vår Skandinaviska sektion inte samlade lika många deltagare, så innebar det ändå möjlighet till inflytande för långväga medlemmar som normalt inte kan resa till ett fysiskt möte.

Och nu öppnar vi vårt virtuella klubbhus!

Söndagen den 8 november träffas vi i ett videomöte för att lyssna till ett intressant föredrag av en av våra Flygande Rotarianer. Tanken är att vi ska fort-



Styrelsemöte i vårt virtuella klubbhus

sätta träffas på detta sätt inom den Skandinaviska sektionen även framöver. Ta del av kommande kallelser via e-post, så ses vi på nätet!

*Bästa flygarhälsningar
Roland*

IFFR planer för fly in's och möten 2020 – 2022

Medlemmar i IFFR har sedan många år tillbaka träffats och pratats via webbmöten av olika slag. Detta av naturliga skäl när medlemmarna kommer från olika kontinenter men behöver ändå träffas för olika möte och beslut. Styrelsen för IFFR Scandinavia har kommit fram att organisera ett antal möten med föreläsare och föredrag, ungefär samma sätt på vilket ordinarie rotaryklubbar har sina möten och föreläsningar. Detta i syfte att väcka intresse och öka antal medlemmar inom IFFR.

IFFR Scandinavia bjuder sina medlemmar till ett Zoom möte söndag den 8 november 2020 kl. 19.00.

Ytterligare kommer ett möte att hållas i slutet av januari 2021 och sedan i mars 2022.

Dessa medlemsmöten kommer att hållas på skandinaviska och innehåller ett kort föredrag av någon intressant föredragshållare, naturligtvis inom flyg.

Under april planeras ett besök hos Aeoroklubben i Göteborg för att studera deras elektriska Pipistrel. Vår nye medlem Thomas Lemoigne, Göteborg har lovat att hjälpa till med arrangemanget.

Detta års inställda Fly In i Elverum, Norge föreslås nu ske under maj 2021.

Den 25 juli 2021 sker nytt försök till Fly In i Mariehamn, Åland i samband med deras storslagna konsertweekend.

Den 5-8 aug 2021 i Vejle Danmark sker årets stora IFFR Fly In med årsmöte.

Den 4 september 2021 sedvanligt Creyfish fly in i Siljan Airpark.

2022 års stora IFFR fly in och årsmöte arrangeras i Stavanger som har flera IFFR medlemmar och ett intressant flygmuseum.

Lydia Banderby

Från sida 1

Sammanlagt var det tio deltagare.

Det första besöket gick till det lokala ölbryggeriet där man lärde sig hur man brygger öl av de lokala råvarorna.

Tiden fördrevs också genom att titta på andras flygmaskiner. En del deltagare, bland andra även undertecknad, fastnade hos grannen mitt emot och hans sagolika "röda dröm". Naturligtvis en röd fågel, experimentalt tvåtsitsig Lancair som också är handbyggd efter nästa 8000 arbetstimmar. Den ägs av Sven Jerlhagen som var deltagare på kräftskivan.

Efter en stund vila var det dags för middag. Borddukning var redan klar och middag öppnades med inledande sång, känd bland IFFR, ..." Ju mer är vi till tillsammans, tillsammans, tillsammans..." Därefter var sångrepertoar imponerande och tack vore Danne hade man kunnat sjunga alla sånger vars text visades på stor duk via en projektor. Imponerande arbete!

Dagen efter var flygväder CAVOK så det blev inga inställda flygningar tillbaka.

Som Carin Boje sagt i en av sina verser "att skilja sig är att dö en liten smula..." och så var det för alla oss deltagare i mötet. Vi lovade varandra att nästa år gör vi samma sak: vi ska träffas (flyg eller bil eller gåendes) igen oavsett hur världen ser ut då!

Lydia Banderby,

*Rotary Kungsholmen frukost,
Membership chairman D2350
IFFR Scandinavia*



Besökande rotarianer lyssnar på föredrag om öltillverkning i Leksand på det lokala ölbryggeriet.



Lancair



Rolands Johansson och Lydia Banderby innan avfärd till Linköping

Årets vinnare av Nordic Aviation Trophy



Audun Johnsen i sin Cessna Cardinal. Bilden är tagen 2006 i samband med Convention i Copenhagen

Audun Johnsen är årets vinnare av Nordic Aviation Trophy.

Detta som ett stort tack för ett hedervärds arbete under många år för den Skandinaviska sektionen.

Audun var Cherman för sektionen åren 2002-2004 och har deltagit i många fly-in. Dessutom har han sett till att vi har replikor att dela ut till föregående års vinnare.

The Nordic Aviation Trophy blev instiftad i Larvik Norge 1994 som ett vandringspris att tilldelas någon som utfört något extraordinärt för Scandinavia section.



HISTORIEN OM MIN PASSION ATT FLYGA

Per Sundström

Del 1

Det här historien om min passion att flyga flygplan, en väldigt specifik passion i mitt fall då det är själva flygandet som ger mig de upplevelser jag söker och som jag får både glädje och energi ifrån. Som passagerare i små flygplan blir jag lätt uttråkad om jag inte får flyga själv och jag skulle nog vara hopplös som flyglärare. I stora flygplan där jag har spenderat en stor del av min karriär som affärsresenär tog det roliga slut när mitt företag bestämde att allt resande skulle ske i ekonomiklass. Jag skriver den här inledningen från plats 49B under en flygning med Emirates Airlines från Johannesburg till Dubai där jag bor sedan några år.

Under sex år bodde jag i Kairo och hade nära till Röda havet där jag och mina vänner kunde uppleva fantastisk dykning nästan varje helg. Allt eftersom våra kunskaper inom dykning ökade utmanade vi också gränserna till vad som var möjligt, vi dök med exotiska gasblandningar och slutna andningssystem i en miljö som inte tolererade ett enda felsteg. Efter att ha spenderat mycket tid både under vattnet och i luften har jag funnit att flygning och dykning ger mig liknande upplevelser av total närvaro och fokus. Under en begränsad tid i ett främmande element har inget annat någon betydelse än hur säkert jag kan applicera mina kunskaper och erfarenheter i säker koordination med omgivningen.

Historien som följer har växt fram under några månaders skrivande. Det har varit spännande att leta fram både egna och goda vänners bilder från delade äventyr i luften. En berättelse ska ju börja någonstans så vi kan ju starta med när jag lärde mig att flyga.

Jag började ta flygktioner på Västerås Flygklubb 1980 samtidigt som jag hade tagit tjänstledigt från ASEA för att läsa in naturvetenskaplig gymnasielinje på KomVux. Några månader tidigare hade jag blivit introducerad till privatflyg när jag hälsade på min kompis Lasse Svensson i Malmö, han hade precis tagit flygcertifikat på Sturups flygklubb och han tog mig med på en flygrunda över Skåne där vi bland annat landade på Eslöv flygfält för att tanka. Vilket äventyr. Hemma i Västerås berättade min kompis Göran Ekman att hans farsa Pär hade flygcert och jag blev inbjuden att följa med på en flygtur.

På 80-talet kunde man fortfarande flyga klubbflygplan till Arlanda, det kom till och med en Follow Me bil och mötte ute på banan för att guida in till parkeringsrampen. Arlanda var ett kul resmål och bara 30 minuter flygning från Västerås, det fanns goda ta-det-själv räk-mackor i kafeterian och Göran lärde mig att man kunde flytta räk-rör från intilliggande mackor för att få en riktig supermacka.

Flygningen runt Skåne med Lasse, Pär Ekmans trevliga introduktion till flygning i mina hemtrakter och Görans jätteräk-macka hjälpte mig att ta beslutet, jag skulle lära mig att flyga.

Flygktionerna finansierade jag med att jobba extra under skolloven och mina snälla föräldrar lät mig bo hemma gratis hemma vilket hjälpte att hålla ner kostnaderna.

Jag hade ingen bil utan cyklade överallt, från radhuset i Hamre till skolan nere i stan, därifrån till flygfältet under halvtimmar för flygktioner, hem igen för middag sen ut till klubben för teorilektioner på kvällen. All cykling gjorde att jag var i fin form. Mina föräldrar sa att det var bara udda typer och gamla gubbar som flög på flygklubben men det funkade inte som avskräckare och om man tänker efter så kvalificerar jag väl ganska snart för bägge beskrivningarna.

I all välmening tyckte väl mina föräldrar att jag skulle ägna mig åt något mer ekonomiskt, kanske något vettigare och framför allt ägna mig åt mitt skolarbete, men jag lyckades klara både gymnasiet och flygutbildningen.



Pelle och Per

Min flyglärare, Karl-Erik "Pelle" Pettersson var en bra pedagog som jag ofta tänkt på genom åren som pilot, det är ett tecken på en verkligt bra lärare när man många år senare fortfarande minns den vägledning man fick under grundutbildningen.

Pelle hade en heltidsanställning som skolchef på flygklubben som hade god ekonomi och ett högt flygtidsuttag. En administratör var anställd på halvtid



Per Sundström

och man bokade flygning genom att ringa henne, Marianne drog ett streck med blyertspenna över överenskommen flygtid i en kalendersida och så var bokningen klar, avbokning gjordes med ett suddgummi.

USA

Under stora delar av mitt liv har jag bott utomlands eller varit på tjänsteuppdrag ute i världen flera månader i sträck, bland en mångfald av erfarenheter har det här gett mig möjlighet att prova på flygning i främmande miljöer. Många platser som jag haft möjlighet att utforska från luften finns nära Sverige medan andra legat längre bort och ibland varit tämligen exotiska.

För att få flyga med Svenskt flygcertifikat i vänligt sinnade länder måste man ha ett lokalt tillstånd, en validering och mängden krångel det innebär att få en lokal validering varierar ganska rejält från land till land. Råkar landet vara ett av de mörkröda på Transparency International årliga korruptionsindex så är det nästan nödvändigt att ha kontakter på plats som kan hjälpa till med trasslig byrå-

krati hos de lokala myndigheterna.

Mina erfarenheter från flygning utomlands började i USA, framför allt i Texas där jag var baserad under långa perioder på 80-talet. USA valideringen ordnade jag i Dallas ganska enkelt hos Federal Air Administration, den amerikanska motsvarigheten till Transportstyrelsen. <det närmaste FAA kontoret låg vid Dallas Love Field Airport KDAL. Där visade jag upp mitt Svenska certifikat och mitt pass, fyllde i ett formulär och fick omedelbart en temporär validat-ion utan utgångsdatum, jag tror till och med att det var gratis.

Nu behövde jag bara att hitta ett flygfält där jag kunde hyra flygplan, det fanns flera och Addison Aiport KADS låg precis bakom mitt hotell. Jag kunde höra flygplanen starta och landa från hotellrummet och med hjälp av min flygradio kunder jag också lyssna på kommunikationen mellan piloterna och kontrolltornet. Det var inte helt lätt att förstå vad folk sa, jag insåg att det skulle behövas träning för att låta som en äkta Texaspilot.

Under tiden som jag övade på amerikansk flygradiokultur från hotellrummet så hittade jag Denton Airport (KDTO) ett mindre flygfält norr om den enorma kontrollzonen som täcker Dallas-Forth Worth Metroplex. Vid Denton kunde jag flyga utan att prata i radion så snart jag lämnat trafikvarvet, norrut fanns hur mycket 'fri luft' som helst och flera intressanta platser att flyga till.

McGehee Catfish Restaurant låg på Oklahpma-sidan om Red River, en timmes flygning norr om Denton Airport. Restaurangen som hade ett eget grässtråk och var ett populärt utflyktsmål för piloter i området. Stråkets södra ände slutade vid en brant sluttning precis framför restaurangen och var fri från hinder hela vägen ner till den rödbruna floden. Som en del av den lokala underhållningen fanns en viss förväntan från lokalbefolkningen att besökande piloter skulle göra en lätt dykning framför restaurangens terrass direkt efter start, en utmaning som de flesta piloter glatt hjälpte till med, ju närmare man flög restaurangen desto mer jublade gästerna.

Längre norrut i Oklahoma fanns det flera trevliga hotell ute på landet som hade egen asfalterad landningsbana, på flygradiation kunde man ropa upp receptionen och be att bli upplockad för att äta lunch eller kanske stanna över helgen vilket jag gjorde vid flera tillfällen. Då de flesta FBO (Flight Briefing Office) som säljer bensen på flygplatserna i USA stängde tidigt på söndagseftermiddag så var det ibland en utmaning att hitta bränsle för returren om jag stannade borta över helgen. Kombinationen låg bränslenivå och långt kvar till nästa bensinstation är jobbig när man kör bil,



i luften blir det ett par snäpp värre. Min loggbok är full av namn på småflygplatser i Oklahoma och Texas som jag sedan länge glömt bort men där jag landat på en söndagseftermiddag i förhoppningen att hitta en öppen FBO med tankanläggning, ofta i sista minuten precis innan man stängde för dagen. Jag blev alltid väl mottagen och folk var väldigt nyfikna på att veta var Sverige låg.

För att slippa köra ända ut till Denton varje gång jag ville flyga hyrde jag så småningom flygplan på Addison flygplatsen nära mitt hotell.

Jag hade hittills bara flugit norrut, bort ifrån kontrollerad luft, men då jag tyckte att jag tillräckligt länge hade lyssnat på Clearance Delivery frekvensen från hotellrummet och tränat hundratals gånger på att repetera Clearance för passage genom kontrollzonen kände jag att det var dags att pröva på en flygning söderut till flygplatsen som låg mitt inne i smeten. Det gick inte så bra, jag var så nervös vid

första försöket att jag gav upp och gjorde en flygning norrut igen, dit det inte behövdes någon förbannad Clearance.

Dagen efter beklagade jag mig på jobbet för en kollega, en Texasbo om berättat att han tidigare hade varit flyginstruktör. Det visade sig att han fortfarande flög och dessutom hade han ett eget flygplan parkerat vid sin ranch strax norr om Denton. Det här var goda nyheter, nu fanns det någon som kunde ge mig det moraliska stöd jag så väl behövde för att genomföra min flygning söderut.

Så den första gången jag flög in i Dallas-Fort Worth Terminal Control Area hade jag hjälp med radiokommunikationen av min kollega Tom Hartin, han hade det rätta Texas uttalet som flyglärdarna lätt kunde förstå och han repeterade vår Clearance felfritt.

Vi flög medsols i Dallas kontrollområde, först söderut till Redbird (KRBD) via Dallas Love Field som vi passerade rakt ovanför, efter en kort paus på Redbird Arlington (KAWO) och efter landning där fortsatte vi i en vid båge väldigt nära den jättelika Dallas-Fort Worth Airport.

Radiokommunikationen var intensiv och mycket värre än jag förväntat mig, jag insåg att det hade varit mycket svårt att ta

mig runt i kontrollområdet om inte Tom hade hjälpt till med flygradion. Det tog några månader och en amerikansk flygradionkurs innan jag ensam vågade mig på samma flygning igen, men den gången gick allting bra och jag var förberedd.

Jag hade börjat med att upptäcka USA från luften i en rad olika Cessna 172 och Piper PA28, flygplanstyper jag var van med hemifrån, men jag kände snart att jag ville pröva på att flyga lite mer intressanta och snabbare flygplan, speciellt då jag ofta flög långa distanser under mina upptäcktsfärder runt Texas och Oklahoma. Flygskolan vid Denton Airport hade en Piper Arrow som gick att hyra och blev det första komplexa flygplan jag blev influgen på, det kändes just då som ett stort steg. Piper Arrow gick lite snabbare så nu kunde jag utöka min flygradie på helgerna, det hade infällbart landningsställ Constant Speed propeller som för mig var helt nytt att hantera men efter några timmar med en instruktör blev jag godkänd att flyga på egen hand.

Vid flygskolan fanns även en Cessna 172RG som hade infällbart landningsställ och lite större motor än en vanlig 172'a, så jag flög in mig på den också. Nu hade jag fått smak på mer avancerade flygplan och vid Addison flygplatsen hittade jag en Aerospatial Trinidad som var franskt annorlunda. Den hade gul-vit sportbilslackering, snygg europeisk inredning och jag gillade verkligen dörrarna som öppnade sig som på en exklusiv sportbil. Tyvärr såldes flygplanet då jag bara hade flugit det i fem timmar men det var skoj så länge det varade.

Per Sundström

