

SE-XGF GLASAIR SH2RG



Detta är ett av de första flygplanen i Sverige som är tillverkade i glasfiberarmerad plast. Det köptes 1982 av uppfinnaren Håkan Lans för att användas för prov med teknik för flygplansnavigering. Planet byggdes av Håkan Lans, Flygtekniska Försöksanstalten, flygteknikern Bengt Sjö Dahl och civilingenjören Lars Holmström. Det blev klart 1992 och flögs under några år av Sjö Dahl och Holmström. Ett antal prover och demonstrationer av Håkan Lans med s k transpondrar gjordes i samarbete med luftfartsmyndigheter i Sverige (LFV) och USA (FFA). Flygplanet är experimentklassat. Flygplanet är numera avregistrerat och deponerat till Tekniska Museet i Stockholm.

Lars Holmström

Jag tog mitt PPL cert 1963. Nu har jag just låtit mitt flygcert förfalla. Vilka mängder av minnen av flygupplevelser jag kan se tillbaka på.

Det som slår mig är att teknikutvecklingen av lätta flygplan stått stilla under många år särskilt under perioden 1965 till 90-talet. Men nu har en formlig explosion av nyheter med nya typer av småflyg och inte minst instrument av olika slag kommit fram och erbjuds på talrika flygmässor. Tänk bara på hur nya material t ex kompositmaterial och GPS och alla sorter av "glascockpits" mm har förändrat bilden.

Jag har haft förmånen att arbeta med nya avioniksystem, bla GPS-transpondrar under flera år. Det är dock anmärkningsvärt hur långsamt det går för den nya tekniken till att bli standardiserad och certifierad av de olika kontrollorganisationerna. Det är slående hur konservativt man tänker och hur långsamt arbetet går på många håll. Den snabba utvecklingen som man ser av datorer och mobiltelefoner har inte alls kunnat ske inom småflyget beroende på många "bromsklossar". Utveckling har dock kunnat ske med större fart inom experimentklassade flygplan.

Jag ser på lite sikt framför mig hur småflygplan kan flygas

med autopilot från start till landning oberoende av sikt och trafikledning. Tekniken finns redan och används i de talrika UAV (obemannade) flygplan som militären tar fram för olika ändamål.

Nu som pensionär har jag genom KSAK och FAI möjlighet att fortsätta och följa utvecklingen i Sverige och internationellt. Jag hoppas att om några år kunna få rapportera att utvecklingen har tagit ordentlig fart så att det erbjuds utrustningar som 1) ger hög flygsäkerhet, 2) är enkla att handha och som ger önskade funktioner (automatisk navigation, väderinfo, trafikinfo mm) och 3) som har ett lågt pris så att "vanligt" folk har råd att flyga.

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 2009/2010

Chairman	Christer Liljenstrand
Secretary	Rolf Mikkelsen
Treasurer	Tollef Myrvang Jensen
Editor	Bo Johnsson
Webmaster	Bo Johnsson
Arkivarie	N.A Bergqvist

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

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

2010 Events:

July 23-26 UK Section, Isle of Wight
July 28 Americas Section IFFR BBQ at Oshkosh
Aug 20-22 German Section; Lübeck
Aug 26-29 Scandinavian Section, Copenhagen
Sept 3-5 Portugal Sectin, Oport
Sep 5 UK Section Elmet EGCI Fly-In
Sep 10-12 French Section, Vichy
Sep 24-27 Americas NW Section, Victoria Canada
Oct 3 UK Sektion, Fly-In to Oaksey Park
Oct 8-10 New Zealand Section Whakatane
Nov 11-13 Americans Region Fly-In Long Beach

Redaktören har ordet



Äntligen är ordet. Äntligen är sommaren här med ett underbart flygväder och Äntligen har vår nya hemsida www.iffrr.net lagts ut på nätet.

Ambitionen är att få hela vår historia på nätet med alla tidningar och reportage från tidigare fly-in. Mycket återstår att göra och om du i din byrålåda har bilder, program mm, sänd in materialet till mig. Givetvis får du tillbaka materialet.

Lars Holmström skriver på första sidan om hur trögt det är att få in ny utrustning i våra flygplan. I nummer 1, 2000 skrev Lars "När kommer IT revolutionen till Allmänflyget". Du kanske undrar, vad hittar man den tidningen? Jo på vår hemsida www.iffrr.net/newsletters.html

Och Du, glöm inte bort att anmäla dig till vårt Fly-In i Copenhagen.

Tailwind Bo Johnsson

Chairmans spalt



Upp och nedvända världen?
Den 17 maj plus 25 grader i Luleå och i södra Sverige fryser man. För att inte tala om Tyskland med kallblåst, regn och 8-9 grader över nollan. Börsen åker berg och dalbana och flygplan med stor spännvidd kryssar mellan askmolnen. Söndag kväll den 16 maj på Arlanda ser jag med förvåning markpersonal tvätta frontrutan på den Boeing 737 som skall föra mig till Luleå, och sedan även vingframkanterna. Vulkanaska eller vad? Jag får efterhand veta att det är rengöring efter ett ovanligt intensivt möte med insektsvärmar på låg höjd under inflygning till Arlanda.



Tollef Myrvang Jensen Fly-In i Västerås 2009

Härom året flög jag med United Airlines från San Diego till Chicago. I deras flygplan har man möjlighet att lyssna på radiotrafiken. På 35000 fot mötte vi plötslig ett omfattande rödbrunt moln och av kommunikationen mellan flygledning och flightdeck hör jag att man aldrig varit med om något sådant tidigare. Vi fick runda molnet som sedan visade sig härröra från en omfattande sandstorm, men damm upp till den höjden? Vad väntar härnäst? Det enda som med säkerhet består är IFFR.

Sommaren kommer med stormsteg och med den ett antal IFFR events, några har redan avklarats men många återstår. I vår kalender kan ni se kommande möten inom Europa, Benelux, Italien, UK, Frankrike, Danmark (Scandinavian Section), och Tyskland. Passa på och anmäl er till något eller flera av dessa sammankomster, jag kan garantera en trevlig upplevelse med nya bekantskaper i sann IFFR och Rotaryanda.

Christer Liljenstrand



Audun Johnsen Fly-In i Västerås 2009

IFFR Section Austria and Germany

Dresden 13 - 16 maj 2010



Dresden med sina 875000 invånare är vackert belägen på bågge sidor av floden Elbe, ca 20 mil söder om Berlin. Den 13 - 16 maj genomförde den **Österrikisk-Tyska IFFR** sektionen ett välbesökt Fly-in med ett mycket bra och intressant program. Vi var ca 40 personer från Tyskland, Holland, UK och Sverige. Tyskarna dominerade givetvis i antal, från Sverige var vi tre personer.

Programmet innebar rundtur i den nyuppbyggda stadskärnan med museibesök och naturligtvis besök i den återuppbyggda och helt fantastiska **Frauenkirche**. Dag 2 åkte vi hjulångare nedför Elbe för att besöka den världsberömda porslinsfabriken **Meissen**. Buss tillbaka till Dresden och på kvällen välsmakande galamiddag på vårt Hilton-hotell. Lördag besök på **Historic Grunes Gewölbe** med sina fantastiska samlingar av konst och

värdeföremål. Säkerheten var rigorös med slussar och scanners, fotografering givetvis förbjudet. På kvällen middag på restaurangbåten **Kahnaletto** förtöjd på Elbe. Söndag avslutning och hemfärd för de flesta, vår lilla svenska kontingent fortsatte med tåg till Berlin för ytterligare sightseeing.

Märkligt nog berörde våra värddar väldigt lite om **Dresdens mörka historia**. Av olika orsaker hade Dresden förskonats från de allierades bombräder som drabbat nästan alla andra tyska storstäder under kriget. Läget i februari 1945 var att Röda Armén snabbt avancerade västerut och var

inte långt från Dresden. Väster om Elbe fanns redan framskjutna amerikanska förband men som bekant beslutade **General Eisenhower** att man skulle stanna upp vid Elbe. Dresden var inget militärt mål, men det fanns andra betänkligheter som påverkade beslutet att bomba Dresden. Churchill var oroad över Röda Arméns framfart och misstänkte, med rätta, Stalins ambitioner att lägga under sig så mycket territorium som möjligt. Det beslutades att en mas-



siv bombning skulle genomföras med 1300 tunga bombplan som skulle komma att släppa 3900 ton brand- och högexplosiva bomber på den i stort sett oskyddade staden. Den massiva attacken var ämnad som en varning och styrkedemonstration för **Stalin**, hit men inte längre.

I Dresden fanns under kriget ca 630000 invånare, men den flyktingström som Röda Armén drev framför sig hade ökat antalet människor i Dresden till det dubbla. Det beräknas att mellan 40000 och 250000 människor omkom i de tre bombräder som de allierade genomförde mellan den 13 och 16 februari 1945. Osäkerheten sammanhänger med att man inte säkert vet hur många människor som fanns i staden vid tillfället. Bombningarna orsakade en eldstorm som med 1200 graders hetta svepte genom staden med orkanstyrka. De som inte omkom i lågorna kvävdes av syrebrist då elden sög allt syre ur skyddsrum och källare där människor trodde sig säkra. Det kan inte uteslutas att lika många människor omkom i Dresden dessa dagar som i Hiroshima och Nagasaki sammantaget.

Dresden hamnade efter kriget under Sovjetisk ockupation och inte mycket skedde för att återuppbygga staden. Återuppbyggnaden började egentligen först efter murens fall 1989. Restaureringen av **Frauenkirche** påbörjades exempelvis först 1990 och kunde invigas 2005. Det gamla centrum av Dresden är i stort sett återuppbyggt som det såg ut före bombningarna, men är mindre än 20 år gammalt. För den som vill fördjupa sig i detta tragiska kapitel rekommenderas **Frederick Taylors "Dresden Tuesday 13 February 1945"**

Christer Liljenstrand

ASKEFAST I USA

De siste 5 årene har jeg reist til Florida USA i April for ferie og flyopplevelser. I år reiste jeg sammen med min flykamerat og nye IFFR kasserer Tolleff Myrvang Jensen.

Utreisen var med Continental den 9 April og vi hadde returbillett den 17, men returen ble ikke som forventet. I år som før skulle vi først bo noen dager hos våre IFFR venner Ellen og Peter Wenk på Leward Airranche, med flyging og sosialt samvær. Deretter skulle vi leie bil noen dager og reise for oss selv, en dag på Sun Fun var selvfølgelig lagt inn i programmet.

Etter ankomst ble vi innlosjert på gjesterommene i Hangaren til Peter som er på 500 m². Hangaren har airkondisjon og rommer verksted en C-185, båt og en 1967 mod Buick cabriolet. De første dagene gikk med til flyging, båttur på nærliggende laker og avslapping ved poolen.

Etter noen dager kom nyheten med askeproblemene på TV og vi begynte og bli urolige om vi kom hjem som planlagt. Vi prøvde og kontakte flyselskapet pr tlf. Og e-post men det var ingen respons. Vi fortsatte vår flotte ferie, reiste noen dager ned til Cocoa Beach, besøkte Kennedy Space Senter og hadde det helt topp.

Dagen før hjemreise var vi først på frokostmøte i Peters rotaryklubb, og deretter fløy vi ned til Sun Fun i Lakeland og tilbrakte hele dagen der. Så kom avreisedagen, vi visste at vår flight var kansellert, men da vi ikke fikk kontakt med flyselskapet måtte vi møte som normalt til innsjekking.

Ved innsjekking ble vi møtt av ei hyggelig dame som ga oss et pent brev om at alle flyginger til Europa var kansellert grunnet

askeproblemene fra Island, og at flyselskapet ikke hadde noe ansvar for oss vedr videre overnatting etc. Vi ble ombooket til den 26 April over en uke senere. Vi hadde ikke levert leiebilen og det var bare og reise tilbake til Peter og Ellen.

De neste dagene var flykaoset over Europa på sitt verste, og vi var mildt sagt fortvilet over situasjonen, neste flight den 26 kunne også bli kansellert. Da både jeg og Tolleff er næringsdrivende og er avhengig av og komme hjem og drive våre virksomheter begynte vi og lete etter alternative reisemåter. Båt var et alternativ da flere cruisebåter gikk fra Florida til Europa for og gå i Middelhavet på cruise.

En rotaryvenn fra Fredrikstad tipset meg om at det var satt opp et charterfly av Berg Hansen Reisebyrå for folk fra NRK og Statoil Onsdag den 22 fra New York, med destinasjon Europa, nærmeste åpne flyplass fra Norge.

Vi tok kontakt med reisebyrået og var heldig og få en av de siste plassene. Lettelsen var stor når dette var i boks og vi brukte de neste dagene til og besøke Epcot senteret i Orlando, og få med oss landingen til romferga.

Hjemreisen gikk først til New York hvor vi sto i innsjekkingsskø sammen med andre Nordmenn som kom fra forskjellige steder i USA og Asia.

Neste stopp var Madrid i Spania hvor vi måtte vente i 4 timer på neste fly hjem.

Etter ca 23 timer på reisefot og kr 25000,- fattigere var vi endelig hjemme.

Rolf Mikkelsen

Lars Gibson - Egna och andras jordbruksflygningar



Fel Bolag. Fel flygplanstyp men ett bra exempel på arbetsuppgifter Foto gm Leif Månsson

När jag var i övre koltåldern tog min mamma med mig till Dalarna, där hon skulle besöka sin broder samt sina kusiner. Även mina sådana fick jag således träffa. Då vi for med tåget genom Uppsala, brukade hon säga: "Här skall du Lars studera i framtiden".

Hon fick nästan rätt, studierna förlades till Sundbro airfield norr om universitetsstaden. Året var 1956 och månaden sköna maj. AB Jordbruksflyg hade erbjudit mig en kurs i den ädla konsten att döda rapsbaggar och dylika

odjur. Lärarna var Olle Tidblom och Jonas Wallström, två helt olika personligheter men väl bevandrade i yrket. Skolkamraterna var av skiftande slag, f.d. fältflygare med det så kallade kommissarvet (avgångsvederlag) i fickan och f.d. privatflygare med en skuld till banken för sitt kommersiella certifikat (trafikflygare av 3:dje klass).

På den tiden var utbildningstiden för privatflygare satt till 25 timmar. Lika många timmar skulle vår kurs ta, dock med andra övningar. Flygdagboken berättar

om inflygning på Piper L4, även benämnd Lillcub, start och (precisions-) landningar med och utan motor samt under vingglidning. Därefter följde pudringsövningar och åter pudringsövningar. Flygning under och över hinder, mellan stolpar och längs sådana. Upptagning mot mask/hinder, landningar på begränsat område, ibland efter rekognosering av detta. En lektion talar om lågflygning, vilket vi ju i princip hållit på med hela tiden.

För den tekniskt intresserade kan nämnas, att puder-

tanken placerats i bakre sittbrunnen. Den kunde fyllas med puder motsvarande en passagerare, d.v.s. 75-100 kg beroende på bränslemängden. Pudret fylldes genom en lucka på översidan av bakroppen. En puderleverantör, som fyllde ett ovanligt giftigt preparat utan att bära mask, dog i förtid. Pudret skulle sedan gå ner till en spridare under aerodynamen. Tillförseln modererades medelst ett vred på gashandtaget.

Motorn hade stigpropeller, och vindrutan skyddades av ett vasst järn vilket skulle kunna skära av en tunn ledning. Från detta gick sedan en avbärare till toppen av fennan för att ingen ledning skulle fastna i sidorodrets aerodynamiska balansering.

Detta hindrade inte en kollega till mig att en midsommarafton mörklägga en stor del av Småland. Eller i varje fall en del av ett härad. Då är det bra att ha kolgrill i stället för el-dito.

Om jag inte minns fel hette piloten i fråga Roland Melin. Däremot är minnet bättre vad gäller ett annat uppdrag, som Roland hade i samma landskap hos en friherre/greve/baron Hermelin. Då denne presenterade sig, slängde herr Roland Melin fram sin så kallade karda och besvarade hälsningen sålunda: "Samma här".

Efter grundkursen skulle utbildningen avslutas med pudring under "supervision".

I mitt fall innebar den, att flygchefen skickade ut mig till ett fält i närheten av vår bas på Alunda, vilket han

kände väl till. När denna supervision var avslutad blev nästa anhalt Örebro. Då fick jag ett, gott ord på vägen "Kom ihåg, att det är Du som är befälhavare. Låt Dig inte övertalas av vare sig kunder eller pudreförsäljare, ifall uppdraget är tveksamt" En sak till "Du behöver inte imponera på flickorna på Närkeslätten /benämnes numera tjejer/. Det räcker med "normal" flygning. Däremot kan Du imponera på våra mekar genom att komma hem med ett helt flygplan".

En viss bekräftelse på hans visdomsord fick jag året därpå på Gotland. En kväll på krogen träffade jag en landsman, som sett en pudreflygare i aktion. "Det var en dj-l att flyga, under ledningar, mellan träden och buskarna, Hela tiden på lingonhöjd". Efter besked om tid och plats samt färg på flygplanet, kunde jag upplysa vederbörande, att det nog var piloten själv som han hade nöjet att samtala med. "Tja, tänker man efter så var det ju inte så väldigt låga ledningar, och träden stod inte så våldsamt nära varann. Dessutom var det bara några enstaka buskar". Ingen är profet i sitt eget hemland.

Gotland är inte precis känt för svaga vindar, vilket innebar att mesta flygningen måste ske tidiga morgnar och sena kvällar. En afton borde jag ha

slutat tidigare men ville slippa flyga dit följande morgon. Därför pressade jag, dumt nog, på i skymningen och märkte inte en hög tall framför de andra träden. I allra sista stund kunde jag avbryta upptagningen och vika av åt sidan samt undgå en haveriutredning. Lärorikt!

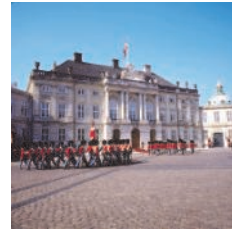
På Gotland hade jag min enda incident som jordbruksflygare, en vingstöta kröktes på min Lill-cub mot en gårdsgårdsstör, som var något högre än de andra. Det hade naturligtvis varit möjligt att flyga tillbaka till Alunda efter avslutat uppdrag på Ön, men jag åberopade den så "viktiga flygsäkerheten" och blev kvar några dagar extra bland sol och bad. Ett oetiskt handlande, vilket jag ångrar än i dag.

Om Gud vill, och vädret tillåter skall nästa berättelse handla om "agricultural flying" i Sudan.

Lars Gibson



IFFR Scandinavian Section Fly-In and Annual meeting Copenhagen, 26th/27th to 29th August 2010



Is Copenhagen a metropolis? It is though the capital of the oldest kingdom and the happiest people. So, although one of the smaller of the European capitals characterised by both icons of the dreaming little mermaid and the impressive new opera house, it is both fairyland and a modern forward moving society at the same time.

Copenhagen is the backdrop of this year Scandinavian IFFR gathering. Although the recorded history only dates back to 1043 settlement has been traced back to around 4000 BC. In the course of the IFFR weekend you will tour the city, getting the opportunity to see some of the historic sites and buildings, experience a evening in the Tivoli gardens as well as sample the cultural ambiance and folklore, the Danish kitchen, and of cause the well known beer.

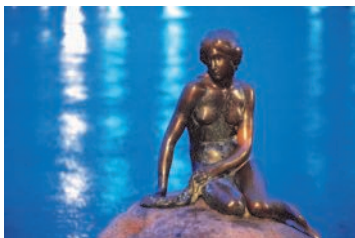
We will stay in Hotel Maritime, which is central to the old part of Copenhagen with only a short stroll away from Nyhavn, the royal palace, and the shopping mile "Strøget".



Nyhavn is the most vibrant meeting place of present-day Copenhagen and an attraction of historical significance. In the olden days ships from around the world came alongside the quay and sailors, pubs, ladies of the night and party left their mark on harbour life. The new harbour became Nyhavn and the old and crooked houses, which once housed merchants and bordellos, were beautifully restored and are today crammed with cozy restaurants, which offer indoor and outdoor seating. Nyhavn has a certain Danish charm to it. On the quay in Nyhavn you will often run into lively folk music or jazz performances and as soon as the sun shines every day in Nyhavn becomes a party. All through summer an international

crowd makes the sunny side of the old harbour buzz with high spirited singing and cheering and there is nothing like having a chilled draft beer while watching the crowds pass by.

Tivoli is one of the oldest amusement parks of the world and the park consequently exudes tradition and history. However, innovation blossoms everywhere like the floral splendour of the garden. Tivoli is always in progress and thus the garden is used as much by local Copenhageners as by tourists. The fairytale garden is to this day a vibrant meeting place, where young concert goers, families with children, business men lunching and elderly couples strolling all gather in the picturesque, elegant and atmospheric garden.



The Little Mermaid goes to Tivoli.

Even though The Little Mermaid will be leaving Copenhagen in April to take part in the World Expo 2010 in Shanghai, You will still be able to see her in Copenhagen. An original copy of the sculpture will be sitting in Tivoli Gardens from 16 April – 24 October 2010. It is the descendents of Edvard Eriksen, the sculptor of The little Mermaid , who have made a personal family copy of The Little Mermaid available for visitors.



Welcome to Copenhagen
More information contact Svend Andersen, phone +45 40 581099, e-mail Svend.andersen@c.dk