



SE AMERICAS FLY-IN OCALA FLORIDA



SE Americas Section FLY-IN Ocala Florida 29-31 March 2012

Våre amerikanske IFFR venner Ellen og Peter Wenk tokk i vinter initiativet til å arrangere fly-In på deres hjemmebase Leeward Ranch i Florida. Jeg har i de siste 7 år hatt ferie i Florida med noen dager hos ekteparet Wenk, kombinert med Sun-and Fun og noen dagers badeferie på beachen. Jeg og min kone Anita ankom Orlando med Delta på kvelden tirsdag den 27 mars. Peter var på plass for og hente oss på flyplassen og etter 1.5 times biltur var vi i Deres

nydelige hjem på Leeward Air ranch. Ellen serverte oss deilig suppe ved ankomst og det var godt og komme tidlig til sengs den dagen etter en lang reise.



Ellen og Peter Wenk

Onsdag 28 Mars

Etter en god frokost gikk dagen med til og forberede til IFFR Fly-In neste dag. Været var helt strålende og det ble også flere dukkerter i bassenget. Ut på ettermiddagen ankom chairman for SE i American IFFR, Dale Read og hans kone i en nydelig 2007 mod C-182 Turbo. Dagen ble avsluttet med en god middag og sosialt samvær.

Torsdag 29 Mars

Det var 22 påmeldte til arrangementet. De fleste skulle ankomme med eget fly, og skulle innlosjeres hos naboer og kjente

Fortsättning på sida 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
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 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 sommaren på gång och det finns massor av IFFR Fly-In att åka på. Titta in på www.iffrr.org där finns alltid färsk uppgifter.

Själva laddar vi nu för vårt eget Fly-In i Oslo den 16-19 augusti. Programmet (som finns på sist sidan) täcker det mesta av Oslos bästa sevärdheter. Förvisso finns det mer att se, så stanna gärna några extra dagar. Anmälningssblanketten kommer inom kort att läggas ut på vår hemsida www.iffrr.net.

Och så har vi nu fått nya EU-gemensamma regler för flyget. Det mesta blir bättre men en del sämre. Det blir intressant att se hur lång tid det tar att implementera i varje land.

Centurion (tidigare Thilert) har nu fått godkännande på eftermontering av sin 155 hk diesel i PA28 (Cherokee, Cadet och Warrior I-III serien). Vid 70% förbrukas 22,1 liter Jet A-1 och farten blir 110 knop. Det låter som en dröm (undrar vad det kostar).

Det finns mycket roligt att se fram emot !

Tailwind Bo Johnsson

Chairmans sida

Vi har nå snart lagt bak oss en vinter med lav flyaktivitet her i Scandinavia, og en ny sesong med spennende IFFR arrangementer ligger fremfor oss.

Perioden November og ut januar er den tiden av året som jeg nesten ligger i dvale når det gjelder flyging/luftsport. Fra Februar begynner solen og komme høyere opp på himmelen, dagene blir lenger, været er mer stabilt og da gir flyging meg mange fine turer i den norske vinternatur.

Ellers har jeg i vinter benyttet anledningen til og kjøpe meg nytt fly sammen med min IFFR venn Tollef Myrvang Jensen. Sist jeg kjøpte nytt fly var i 1981, da jeg og 3 andre partner kjøpte en helt ny C-172, LN-HOX. Dette flyet har jeg fløyet over 3000 timer med, og nå var tiden inne til og fornye seg. Etter ca 2 års diskusjoner så kjøpte vi i januar en 2005 modell C-182 fra Tyskland. Vi fikk den på Norsk register nå i mars og en ny verden innen flyging har nå åpnet seg

for meg med G-1000 glasskokpit og autopilot. Vi gleder oss nå til delta på mange fine IFFR treff i det kommende året.

Av årets IFFR begivenheter kan jeg nevne vårt eget Fly-Inn i Oslo fra 16-19 August. Programmet ligger på vår internettside og jeg håper mange av Dere kan delta.

Vår tidligere verdenspresident Charles Strasser har i år tatt initiativ til å arrangerer et felles Europeisk treff i Praha fra 23-26 August. Her har Dere en

unik mulighet til og kombinerer en fin byferie med det felleskapet som Rotary gir gjennom IFFR. Det er bare og melde seg på folkens, for de som ikke har flysertifikat eller synes det blir langt og reise med eget eller klubbfly så har Ryanair og andre flyselskaper rimlige billetter til Praha.

Sees i Praha!

Rolf Mikkelsen





Ellen och Peters Hangar

Fortsättning från sida 1

av Peter og Ellen. Av de påmeldte kan jeg nevne vår verdenspresident Peter More. Innkomne VP Mikke Graves kom fra Texas med sin 2 motors Aerostar, sammen med past VP Tony Watson. Av ikke amerikanske medlemmer var det 4 fra Europa. Etter at alle hadde ankommet og blitt innlosjert ble det servert lunsj i hangaren til Peter og Ellen. Utover ettermiddagen reiste vi alle til Silver Spring som er en lokal fornøylespark. Der var vi resten av ettermiddagen og dagen ble avsluttet med middag og sosialt samvær i hangaren.

Fredag 30 Mars

Damene hadde eget program denne dagen med besøk på museer, shopping etc. Vi andre begynte dagen med frokostmøte i Peters Roteryklubb Bellevue.



Vi hadde leid en stor van og kjørte deretter ned til Sun- and Fun og tilbrakte hele dagen der. Som ivrig GA pilot er det årets høydepunkt for meg. Arrangementet er en stor folkefest som går over 4 dager. Alt innen avia-

tion er tilstede her med alle produsenter av småfly, deler etc. og fra 14:00 til 17:00 er det et flyshow. Årets største attraksjon var USAF Thunderbirds som hadde et 45 min flott airshow med 8 stk F-16. Etter hjemkomst ble dagen avsluttet med middag og sosialt samvær på en lokal Italiensk restaurant.

alle deltagerne reiste jeg og Peter til Ocala flyplass hvor jeg hadde leid en bil for resten av tiden i Florida. Jeg og Anita takket Peter og Ellen for et fint opphold hos dem, og satte kursen sydover til Cocoa Beach, en 2 timers biltur unna. Det ble tidlig avslutning for oss denne dagen.



Lørdag 31 Mars

Etter en god natts søvn begynte dagen med frokost sammen med andre naboer i hangaren. Etter frokost var vi på besøk hos en nabo som restaurerte en P40 fra andre verdenskrig, og det var meget imponerende og se hvilket arbeide de hadde lagt ned i dette prosjektet. Det var avreisedag og etter farvel med

Været var ekstremt varmt og fint i Florida med opp mot 32 C* når vi var der. Vi hadde 3 dagers flott ferie med bading og avslapping før turen igjen gikk hjemover til kaldere strøk i Norden. Nok en fin ferie med IFFR Flyging og ferien var over.

Rolf Mikkelsen

Kurt Bjerneby



IFFR Piloten Kurt Bjerneby har den 23 december 2011 nedlagt sina jordiska verktyg. Vi är många som fick förmånen att möta Kurt. Alltid lika glad och livfull. Vi har alla våra egna minnen av Kurt och jag minns speciellt när Kurt tog med mig som co-pilot på mitt första IFFR Fly-In i Bodö. Kurt Bjerneby var en av grundarna av IFFR Scandinavia Section. Vi lyser frid över Kurts minne

Bo Johnsson



Lars Gibson

FLÖJLINGAR I TRE VÄRLDSDELAR

AVSNITT ETT MED CURTISS C 46

Efter att ha avslutat de tre kapitlen om bomullsbesprutning i Sudan, hade jag tänkt dra mig tillbaka som medarbetare i IFFR:s informations-skrift för skandinaver. Red. Johnsson föreslog dock, att eftersom den sista artikeln avslutningsvis hade handlat om en flöjling, skulle en framtida serie kunna skildra sådana åtgärder.

För "nyttillkomna läsare" bör nämnas att en flöjling innebär att med elektricitetens och hydraulikens hjälp ställa om propellerbladen så, att de varken gör besvärande motstånd eller driver den avstängda motorn, vilken då saknar smörjning. Uttrycket kommer från det engelska ordet "feather", d.v.s. fjäder. Som bekant.

Nåväl, min första av det slaget inträffade hösten 1960 i början av min s.k. karriär i Transair Sweden AB. Jag var en grön co-pilot på en Curtiss C 46 på väg till Palma de Mallorca. Befälhavaren och en medföljande mekaniker var bekymrade över högermotorns beteende. Själv förstod jag inte så mycket men lade märke till, att varvräk-naren på vänstermotorn började pendla. På mitt försynta sätt påpekade jag detta, och kaptenen skyndade sig att trycka på motsvarande flöjlarknapp. Det har hänt, att

man tryckt på fel sådan, och då blir det så tyst, att man kan höra en fjäder (förlåt) falla.

Nästa gång var det återigen en Curtiss, denna gång i Congo, närmare bestämt i Luluabourg i den centrala delen av landet. Den som då tryckte på flöjlarknappen var den inte helt okände C.G. von Rosen, alias Greven. Vi rapporterade situationen till flygledartornet och möttes till vår förvåning av räddningspersonal iklädda asbetsdräkter och medförande brandsläckare. Allt var således inte på s.k. de-kis i mörkaste Afrika.

Huruvida det var då eller vid en senare ankomst till den platsen som det stod solbrända, halvnakna krigare med spjut i händerna längs bankanterna, kommer jag inte ihåg men skall alltid minnas Grevens uppmaning: "Lars vinka, vinka för f--n, så att de ser att vi är vänligt sinnade". Så talar en Afrikakännare. Det hjälpte honom tyvärr inte många år senare i Etiopien. Där och då blev han brutalt nedskjuten på sin förstukvist. Ett ödets ironi att sluta sitt liv på detta tragiska sätt.

I januari 1966 var jag tillbaka i Congo. Det hade gått precis fem år sedan förra gången, men när man såg landets (brist på) utveckling, kunde det lika gärna ha rört sig om en tidsperiod på fem månader. Det enda som blivit

bättre kunde möjligen vara jag själv, som hunnit bli kapten.

Innan jag kunde tjänstgöra som sådan i detta vidsträckta land, skulle jag göra, några vändor med en äldre kollega. Efter ett själv ha utfört ungefär 650 landningar med C 46 och tusentalet med andra sporrhjulsförsedda aerodynamer ansåg jag mig väl hemmastad i förarhytten. Det hindrade inte min "examinator" att efter varje landning tala om för mig, hur denna borde ha utförts.

Hans kommentarer kommenterade jag inte, förrän han efter en landning i Stanleyville - nuvarande Kisangani - handgripligen visade mig genom att ingripa i manövreringen. Då blev jag, så att säga, förgrymmad. Han erbjöds att själv sätta sig i vänsterstolen och sedan landa hur f-n han ville. Då kunde jag titta på och insupa lärdom. Han är numera bortgången. Frid över hans minne.

Vårt uppdrag i Stanleyville var att transportera öl därifrån till Bunia i nordöstra delen av landet. Det lastades ombord 200 backar med vardera 20 enlitersflaskor, helt enligt befälhavarens order. Komna halvvägs till destinationen vägrade vänstermotorn på SE-CFH att göra tjänst längre. Den stängdes av, och propellern flöjlades helt enligt checklistan.



Kollegan frågade mig såsom co-pilot/navigatör, vilken flygplats som var närmast, Stanley eller Bunia. Mitt besked "vänd tillbaka", och min beräknade ETA (Estimated Time of Arrival) slog fel på bara någon minut. Om jag återigen får tuta i egen lur. På återvägen frågade jag Pilot In Command, hur kärran uppförde sig. Svaret blev, att det var svårt att bibehålla farten utan att samtidigt förlora höjd. Det var ungefär som ätt balansera en smörklick på en het potatis. I vårt fall var det inte smöret som smälte utan höjden. Under oss verkade djungeln mycket tät.

Låt oss slänga ut ölet, var mitt spontana förslag. Samtidigt tänkte jag på min far i vår familjegrav, han hade varit bryggare och skulle nog ha vänt sig i sin etta med jordvärme, ifall han vetat om denna åtgärd.

Turligt nog hade vi två mekaniker/lastare ombord, S-Å Persson och "Mutter-Lasse" Larsson. De väntade inte på någon bekräftelse utan var snabbt ute för att öppna fraktdörren. Förståndigt nog satt de rep i den öglor för att kunna stänga och låsa, innan de "kunde från arbetet bliva hemförlovade". Så att säga.

En kort stund var jag ute i kabinen (lastutrymmet) för att hjälpa dem. Det var ett hårt arbete på den höjden (motsvarande Kebnekajse). Backar virvlade luften, ölen sprutade som champagne, då trycket i flaskorna blev så högt, att kapsylerna lossnade. Förhoppningsvis skall ingen behöva gå barfota eller cykla i glassplittret. Ölbackarna har väl vid det här laget förmultnat i trädtopparna.

Efter landningen, vilken inte kommenterades, ansågs jag kompetent/behörig att

tjänstgöra som befälhavare i Congo. En annan C 46, SE-EDP, inklusive en utbytesmotor till SE-CFH hämtades i Leopoldville, nuvarande Kinshasa. Styrman blev Bert Wimme, även han bördig från Gotland och senare i livet flygkapten i Kanada på ännu större flygplan.

Vid återkomsten till Stanleyville berättade mekarna, att de fördrivit tiden med att göra tillsyn på CFH:s friska motor och funnit den något ofrisk. Ett oljeläckage spårades till en s.k. O-ring, vilken tydligen hade sett sina bästa dagar.

Då jag frågade congoleserna om nästa frakt blev svaret: "Bien, vi har bryggt nytt öl att forsla till Bunia".

"Bien, börja då med att väga en ölback, för att avgöra, hur många backar vi kan ta ombord"

Vågen visade 37 (trettiosju) kg. Min kollega hade tydligen

inte kalkylerat med vare sig flaskornas eller backarnas vikt. (Det finns tre, säger tre, kategorier människor i världen; de som kan räkna och de som inte kan räkna, sägs det). Vi hade således haft en "grym" överlast, och denna gång reducerades backarnas antal betydligt.

När jag skriver detta, nästan ett halvsekel senare, inser jag vilken tur, i dubbel bemärkelse, vi hade den 12 januari 1966. Om inte fru Fortuna, hon med förnamnet Beda, varit oss nådig den da-

gen, hade denna artikel aldrig blivit skriven. Tur att inte motorbortfallet inträffade i starten från Stanleyville och att inte O-ringen sprack under flygningen samt att jag föreslog dumpning av ölet. Man överlever inte en nödlandning i djungeln med överlastat flygplan. Att P.I.C i sin störningsrapport skrev: "I ordered jettison of the cargo" bjuder jag på.

Lars Gibson

Anm.

Det hände att man tog fel på kg och lbs åt fel håll. Resultatet blev då och då, att C 46:an överlastades, vilket inte märktes så länge båda motorerna fungerade. Möjligen kunde sättningen bli hård i samband med landningen.

Det var alltså med C 46 som det fraktades gods över Himalaya för att bistå kineserna under WW2. Imponerande operationer om man betänker att planet då hade svagare motorer än våra Pratt & Whitney 2800 á 2400 HK dvs samma som LIN:s Metropolitans.

IFFR SCANDINAVIA SECTION FLY-IN OSLO – August 16th – 19th 2012



Thursday 16th

10:00 – 15:00 Arrival at ENKJ - Kjeller Aerodrome
15:30 Departure for The Armed Forces Aircraft Collection at Gardermoen
18:00 Transport to hotel in Oslo City
19:00 Informal dinner at hotel

Friday 17th

09:30 Departure for Kon-Tiki and the Viking ship Museums at Bygdøy
12:30 Lunch at Holmenkollen Restaurant and visit to the Ski Museum
15:00 Return to hotel
19:00 Informal out-door dinner

Saturday 18th

09:30 Sightseeing around Oslo City
12:00 Lunch at Aker Brygge and boat sightseeing on the Oslo Fiord
15:00 Return to hotel
19:00 Gala Dinner

Sunday 19th

09:30 Scandinavian Section Annual Meeting
11:30 Lunch and Farewell
12:30 Departure for Kjeller Aerodrome
Mer information finns på www.iffir.net