



Scandinavian IFFR

www.iffrr.net

Nr 2/2012 – December 2012

OSLO FLY-IN



Gustav Vigelands park med över 200 skulpturer

Årets upplaga av IFFR Scandinavian Fly-In och årsmöte var förlagd till Oslo. Det var förlagt över fyra dagar med start torsdagen den 16 augusti.

Med IFFR:s världspresident Michael Graves i spetsen, sam-

lades alla på Kjeller flygplats utanför Oslo. Efter landningsöl och bagett bar det iväg med buss till flygsamlingarna på Gardemoen flygplats. Där fick vi se Norges första flygplan samt flera tyska flygplan från

andra världskriget. Normännen har funnit flera välbevarade vrak i norska fjordar. Dessa har sedan restaurerats till fint utställnings skick.

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
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 2010/2012

Chairman	Rolf Mikkelsen
Secretary	Svend Andersen
Treasurer	Tollef Myrvang Jensen
Editor	Bo Johnsson
Webmaster	Bo Johnsson

Section Activity Leader	Janis Andersons
----------------------------	-----------------

Country Leader	DK	Svend Andersen
	FIN	Erik Rosenlew
	LV	Janis Andersons
	NO	Stein Meum
	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 och vi har fått ny landningsbanor i form av isbelagda sjöar. Innan du börjar använda de nya landningsbanorna bör du kontrollera isens beskaffenhet (tjocklek och ev sprickor) och hur mycket snö det på isen.

Sätt också ut några markeringar så att du vet var isbanan börjar och slutar. Markeringarna ger också referenser så att du kan bedöma höjden.



2013 bjuder på många härliga Fly-In som Du kan läsa mer om på IFFR:s hemsida www.iffr.org.

Någon väderprognos för 2013 kan jag inte ge, så det är bara att anpassa sig!

Tailwind Bo Johnsson

Nya medlemmar

Søs Brydegaard, København
Nils Jørn Lindgaard-Kjeldsen, Rønde
Bjørn Iversen, Gadsrup
Hans Kvarnbrant, Nora

Avlidna

I am sorry to inform you that Bruno Rasmussen passed away October 6, 2012.
Sincerely, Kirsten Rasmussen. His wife.



Først vil jeg benytte anledningen til og takke vår mangeårige president og nåværende redaktør/webmaster Bo Johnson for at han tok på seg jobben som webmaster i IFFR International. Bo sitter derfor også i styret i IFFR International og det er første gang vår section er representert der.

Nok et IFFR-år går mot slutten og jeg kan se tilbake på 5 flotte IFFR arrangementer dette året. Vår sections møte i Oslo i August var meget vellykket med ca 30 deltagere fra 7 land, og det er bare og glede seg til neste år og særlig til vårt eget fly-in i Riga i August.

Høst og vinter er den perioden i året som medfører minst aktivitet innen privat flyging i vår del av verden. Denne tiden

av året gir også fine opplevelser innen nattflyging, flyging over flott nordisk vinterlandskap og landing på islagte vann når været er på vår side.

Den 6. Desember hadde jeg og min partner på vårt nye C-182, Tolleff en flott tur til Århus i Danmark med en kamerat som skulle ned og hente en bil. Været var strålende med kaldt fint vintervær og med god tailwind hadde vi groundspeed på 150knts i fl 100, turen ned fra Rakkestad gikk unna på 1:20. Det var som og fly i smør, ingen bevegelser i luften. Returen var i VFR natt, skyfritt men ingen måne var oppe så det var skikkelig mørkt. Med kraftig motvind så gikk returturen desto saktere. Vi klatret igjen til FL 100 for og ha god glidedistanse

ved eventuelle motorproblemer, særlig når man flyr over vann vinterstid tenker jeg på det. Det er også godt og ha en autopilot og støtte seg til under slik flyging, det blir nesten instrumentforhold når det er bekmørkt og få referanser på bakken. Rakkestad ENRK har ikke tårnbetjening, men ved og trykke 5 ganger på mikrofonknappen så tennes lysene på banen, og landingen gikk smertefritt etter en flytid på 1:50 i motvindt.

Nå som vi nærmer oss et nytt år vill jeg ønske alle medlemmer en God Jul og et Riktig Godt Nytt IFFR År

Med vennlig hilsen

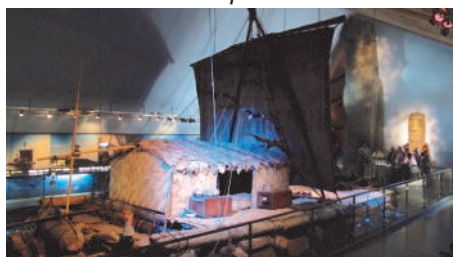
Rolf Mikkelsen



Heinkel He 111P



Michael Graves provar Herkules



Kon Tiki



Fram



Amundsens nya mannar Michel Graves och Tollef Myrvang Jensen



Holmenkollen



2012 års vinnare av Nordic Aviation Trophy, Ulrich Starke, tillsammans med tidigare vinnarna Margot Johnsson 2009 och Bo Johnsson 2010

Fortsättning från sidan 1

Därefter till Karl Johan Hotell som förstås var beläget på Karl Johan gatan. Mer centralt kan man inte bo i Oslo.

På fredagen var det Oslo sightseeing för hela slanten. Kon Tiki museum, Fram museum, Vigelands skulpturpark och Holmenkollen s skidmuseum.

Lördagen bjöd på grått väder med inslag av lätt regn. På programmet stod en båt tur på Oslofjorden med guide och mycket räkör.

Galamiddagen avnjöts på Grand Hotel och som alltid är förväntningarna stora på att få veta vem som föräras med Nordic Aviation Trophy. Audun Johnsen som handhar datorn, som under året har kalkylerat fram resultatet, kunde tyvärr inte närvara på banketten pga familjeskäl. Dock var datorn programmerad att sända resultatet via e-meil och det kom fram i god tid under banketten. I mailet stod: Ulrich Starke Tyskland. Något märkligt var att datorn inte angav någon motivering, trots att den har haft ett år på sig, men den var kanske överbelastad i sommarvärmen.



John Donnie och Edward Hepburn

Söndag förmiddag var det årsmöte och några nya valdes in i styrelsen. Styrelsens sammansättning kan du se på sidan 2.

Ett stort tack till Rolf och hans team som anordnade detta fina Fly-in.

Nästa år blir det Fly-in i Riga. Janis Andersons har redan programmet klart och ni kan se det på www.iffn.net

Bo Johnsson



Michael Graves förärade Bo Johnsson, Rolf Mikkelse och Ulrich Starke, med varsin signerad bild på Burt Rutans Voyager som flög jorden runt utan mellanlandning.

Europeisk Fly-In Prague 23-26 August 2012



Iffr's tidligere president og mentor Charles G Strasser fra Jersey sto for årets store felles europeiske Fly-in i Prague i August. Forventningen var store og ca 100 medlemmer var påmeldt med ca 30 fly.



Torsdag 23 August:

Jeg og Tollef planla og fly nedover med vår nye C-182 LN-AOX, og vi skulle ha med oss våre amerikanske venner Peter og Ellen Wenk. Når vi flyr VFR så kan været bli en stor utfordring, særlig på en så lang tur som dette, ca 650nm. Vi var heldig. Værvarslet var bra hele veien og vi hadde avgang fra Rakkestad kl 09:00 med første stopp i Flensburg. Tollef fløy nedover med Peter som copilot, og jeg satt for en gang skyld i baksetet og nøytt utskikten med en øl.

Etter en liten stopp i Flensburg fortsatte vi videre og landet på Prague Letnany LKLT kl 15:15. LKLT er en GA plass med 1200m grasstripe som ligger meget nær Prague by. Været var strålende og det ble servert god mat og drikke ved ankomsten.

Senere på ettermiddagen ble vi transport til vårt hotell Duo som er det største hotellet jeg har bodd på med over 1000 rom. Resten av dagen gikk med til en bedre middag og sosialt samvær på hotellet.

Fredag 24 August:

Dagen var satt av til og bli kjent med Prague. Vi hadde Guide hele dagen, og først ble vi kjørt med buss til Hradcany Slott og Catedral, deretter hadde vi en fin spasertur ned til den gamle bydelen hvor vi tilbrakte mye tid, historien om Charles Bridge fra 1000 tallet var meget interessant. Lunch ble servert på en mindre cruise båt på elven Vltava. Etter lunch fortsatte vi med byvandringen, og vi fikk også noen tid til og utforske byen med shopping etc for oss selv før vi returnerte til hotellet.

Dagen ble avsluttet med middag. Den ble på kvelden servert på en av byens restauranter med

tsjekkisk folkemusikk til underholdning.

Lørdag 25 August:

Etter en god frokost var det avgang med buss kl 09:30. Etter en times kjøring på det tsjekkiske landbygden kom vi frem til Karlsteijn Slott fra 1500 tallet. Etter en fin omvisning ble vi servert en god lunch, og resten av dagen hadde vi for oss selv i Prague. Kvelden ble avsluttet med Gallamiddag og sosialt samvær på Hotell Interkontinental.

Søndag 26 August:

Det var tid for hjemreise og ettersom jeg skulle fly hjem, var jeg tidlig oppe for og sjekke vær og sende flightplan. Etter frokost var det farvel med de andre deltagerne, noen hadde allerede reist og noen skulle være noen dager til i Prague. Vi ble busset til flyplassen og etter drivstoffylling var vi i lufta kl 10:40. Været var brukbart oppover med noen regnbyger når vi kom nord i Tyskland, og vi valgte igjen og ta en liten stopp i Flensburg for og få oss litt mat og strekke litt ut. Presidenten for Iffr Tyskland Ulrich Starke har base i Flensburg, og han spanderer landingssavgiften på oss hver gang vi lander der. Flyturen videre hjem gikk uten problemer og vi landet på Rakkestad kl 17:10. Nok en minnerik iffr tur var over.

Rolf Mikkelsen



LARS GIBSON - Flöjlingar i tre världsdelar

Avsnitt två A : med Douglas DC-7B



När Transair Sweden AB uppgraderade sig från DC6 till DC7, kunde man inte ha varit ovetande om, att skämtarna ansåg den som dåtidens snabbaste 3-motoriga propeller-aerodyn. En som såg fram emot förnyelsen var skämtaren Bertil "Krokas" Krokstedt. Han hade nämligen i början av sin karriär opererat Junker Ju 52/3 m och hade således vanan inne sedan dess.

Men skämt åsido - som frukthandlaren sade - när den strejkande motorn stängts av, propellern flöjlats, nödchecklistan avslutats och flygmaskinen trimmats, märktes ingen skillnad, Bortsett från att IAS (Indicated Air Speed) blev något lägre och bränsleförbrukningen sjönk med nästan 25 %. Den flög då lika bra som andra Douglas-produkter.

En del av mina kollegor brukade ta ombord extra bränsle, "ifall vi måste flyga vidare på tre motorer".

Då jag, försynt som vanligt, påpekade att eftersom hastighe-

ten då blir lägre, minskar luftmotståndet och därmed bränsleförbrukningen, betraktades jag som mindre vetande. Men kära läsare, rätta mig om jag har fel!

Vad var då anledningen till dessa störningar? Jo, efter vad jag med dåliga tekniska kunskaper förstår, så var motorns oljekylningssystem ytterst sofistikerat; överallt gick det smala ledningar inne i godset för att ge förbättrad kylning. Rätt tänkt, men det var fel. Om jag nu har fel, måste läsaren medge, att förklaringen låter plausibel. Som det så vackert heter. När någon av dessa smala ledningar blev igensatt, uteblev ju kylningseffekten. Loppet var så att säga kört, eller rättare sagt ej körbart.

Ledningen hos Wright blev alltför sent medveten om detta ledningsfel (flåt).

Många flöjlingar skedde strax efter starten från Bull(er)tofta, så det var stora mängder 115/145- oktanig bensin som dumpades i Öresund för att komma ner i max. landnings-

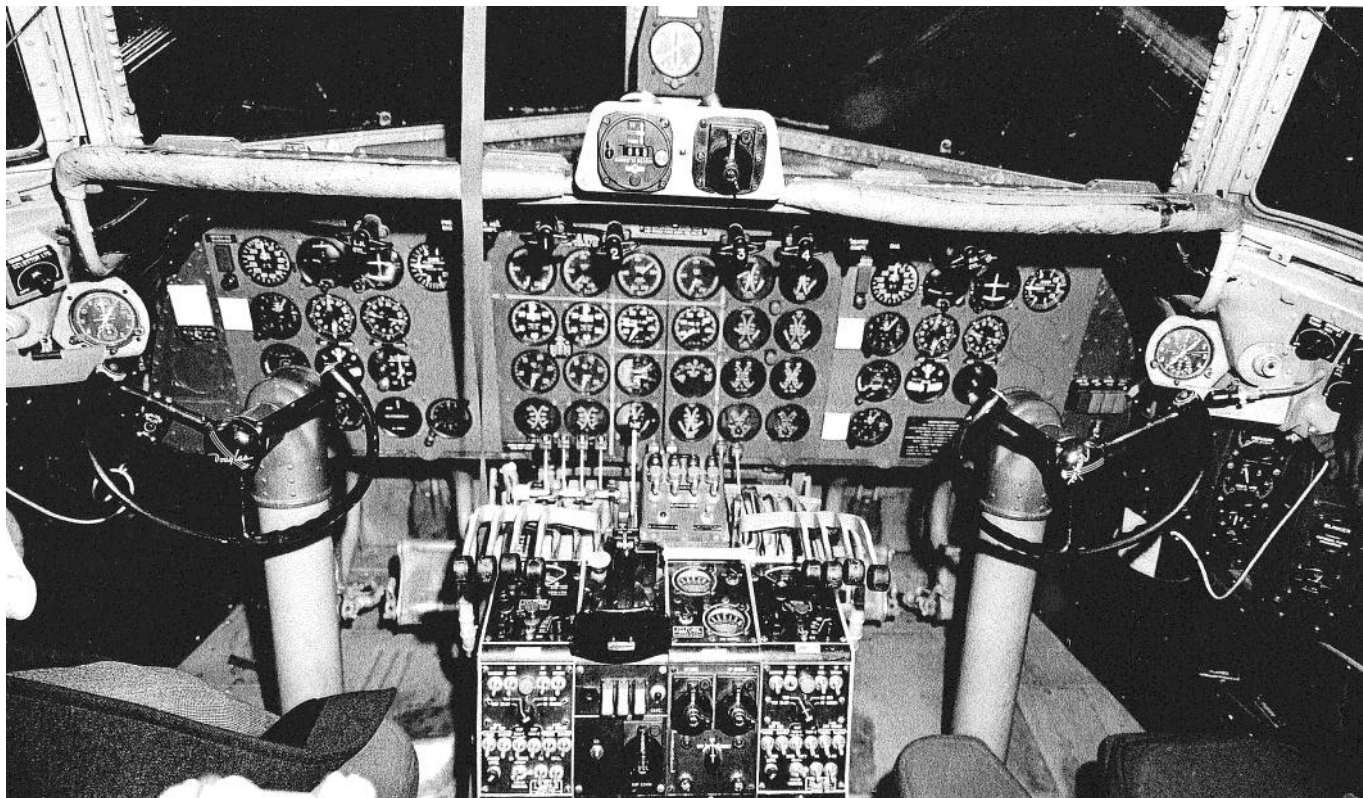
vikt. Detta var alltså miljösnar-
na ovetande om.

I samband med en sådan åtgärd passade en av mina kollegor (inga namn) på, att från Cabin Attendant beställa en flaska sprit. När tullen passerade en stund senare, kunde vederbörande statstjänsteman inte föreställa sig, att den olycklige flygeriarbetaren hade något att förtulla.

Min första flöjning av den typen var på hemväg från Khar-toum. Vi hade varit nere och vänt i Nairobi på en s.k. examensflygning för att bli behörig som befälhavare. Efter att ha "tränat" flöjning på den tvåmotoriga Curtissen, medförde denna åtgärd på en fyrmotorig maskin inget större besvär. Med chefspilots uppmaning om "planning ahead" klingande i öronen var det dags att tänka på landningen. Den skulle alltså utföras på Bulltofta, där det blåste 090/4 knop. Skulle jag göra en approach över stadsbyggelsen med en motor ur funktion och utan visuella hjälpmedel till bana 06 eller över den skånska myllan med svag medvindskomponent men med bra hjälp av ILS till 24:an? Bra fråga, särskilt som det gällde examensflygning.

Examinatören, Peter Lindqvist, hade inga kommentarer, då jag valde RWY 24 och bad honom läsa checklistan för 3-motorslandning. Den svaga medvinden medförde sättning ett stycke in på banan; reverse-ring på de symetriska motorerna för att undvika sneddragning samt avrullning vid sista taxi banan.

När vi parkerat och avslutat samtliga checklistor, kom do-



men från Peter: "Är du medveten om att du måste kunna landa den här kärran på 700 meter?"

-"Javisst, det var ju det jag gjorde. På de sista 700." Peter kliade sig som vanligt på näsroten och yttrade sig sålunda: "Du är utcheckad och klar".

Straxt efter denna "kortbanelandning" var det dags att operera med egen besättning. Om jag inte minns fel, var Ola Sandberg utsedd till styrman på denna resa. Nåväl, redan i starten från Bulltofta indikerades motorstörning. Det behövdes ingen flöjling utan det räckte med att dra av gasen och taxa tillbaka. Eftersom flygdagboken inte tar upp någon ytterligare flygning den dagen, fanns tydligen ingen reservmaskin att utnyttja. Den krånglande motorn hade då en total gångtid på 30 minuter.

Även om hangarpersonalen hade en enorm erfarenhet av motorbyten, så tog denna åtgärd på SE-ERI så lång tid, att vår tjänstgöringstid inte skulle räcka för ett återupptagande av denna

"flight", som det så vackert heter på fackspråk.

I vanlig ordning hade väl passagerarna bjudits på lunch. Glada och, förhoppningsvis, nöjda såg de fram emot nästa flygning. Innan SE-ERI hade kommit upp på marschhöjd, var det dags för den nya besättningen att flöjla på allvar och återvända. Med eller utan bränsledumpning vet jag inte, men snopet var det. Fast passagerarna såg väl fram emot en middag på TSA:s bekostnad.

TSA:s tekniska avdelning hängde inte s.k. läpp. Den "nya" motorn hade faktiskt fungerat i hela 50 min. Detta ansåg optimisterna som en förbättring med 70 % (sjuttio procent)!

Min allra sista flöjling skedde i maj 1968 under en feederflygning från Bromma till Bulltofta. Så fort jag såg, att ett motorinstrument - visare började pendla, tryckte jag (av gammal vana?) på den röda knappen i taket, Flygmaskinist den dagen var en ung man från Norge med smeknamnet "Småfan".

Varför vet jag inte ännu, men det finns alerta läsare / kommentatorer.

Nåväl, vederbörande blev upprörd över att inte fått tillåtelse att "kolla" den analysator, som tillhörde 7:ornas standardutrustning. Han var orolig att denna flöjling skulle försämra statistiken ytterligare.

Jag försäkrade honom - och copiloten Bengt Lindwall bekräftade - att motorn under alla omständigheter skulle kontrolleras i verkstad för att utreda anledningen till felet. Där och då avgjordes, huruvida flöjlingen verkligen var motiverad, "a precautionary one" eller bara en feltryckning. I de två senare fallen påverkades inte statistiken negativt. Däremot hade ett fortsatt användande av motorn kunnat få allvarliga följder.

Min flygbok upptar ytterligare några flöjlingar, men för att inte trötta läsarna får detta avsnitt delas upp på två utgåvor. Å andra sidan är nog detta avsnitt 2b, i nästa utgåva, den intressantaste?

Lars Gibson

IFFR BENELUX SECTION FLY-IN TEXEL 1-3 JUNI

IFFR Benelux har 55 medlemmer og jeg har møtt mange av dem på fly-in i både her hjemme i UK og Tyskland ,men jeg har aldri vært på Deres arrangementer. Nå som vi har fått nytt og raskere, fly er avstandene kortere og det var på tide med et besøk. Texel er ei populær ferieøy i Holland og programmet så veldig lovende ut.

1 JUNI

Tollef min flypartner ordnet med papirarbeidet i forkant, og take off var satt til 09:00 fra vår flystripe Torsnes. Været var brukbart med ca 2000ft skybas ,og turen gikk først til Ålborg så til Sylt, Helgoland og EHTX. Vi møtte noen lette byger underveis men sikten var bra, og når vi hadde passert Billund, klatret vi til 5000ft som vi hadde helt ned. Distansen var 455nm ble unnagjort på 3:35 med autopiloten innkoblet hele veien . EHTX er ei grasstripe på ca 1200m med gode parkeringsmuligheter og en god restaurant for luftens helter. Etter landing ble vi servert mat og hyggelig samvær mens vi ventet på at alle deltagerne skulle ankomme. Kl 14:30 ankom bussen og vi ble fraktet til vårt Grand Hotell Opduin. Etter innsjekk og en liten strekk på senga, gikk turen til det lokale bryggeriet på øya med omvisning og prøvesmaking av alle de sorter som bryggeriet hadde og tilby.



Kvelden ble avsluttet med en middag på en nydelig strand-restaurant.

2 JUNI

Etter en god frokost var dagen satt av til sykkeltur rundt på øya. Først gikk turen til den



lille byen Den Burg hvor vi slappet av med en øl og litt shopping. Deretter syklet vi til havnen Oudeschild hvor vi fikk servert lunsj på restaurant Cafe de Kombuis.



Været var strålende og etter lunch var vi med på en 2 timers båttur med en reketråler. Fangsten var mager og rekene små etter norske forhold. Det

var en hard sykkelstur hjem i motvind, men det er bra med litt mosjon også. Dagen ble avsluttet med gallamiddag på hotellet.



3 JUNI

En front skulle komme inn fra sydvest på formiddagen, så vi var tidlig oppe med frokost og planleggingen av hjemreisen. Hvis vi kom av gårde før kl 12:00, var det ikke noe problem med turen hjemover, men de som skulle reise sydover og vestover VFR måtte kansellere. Avgangen ble satt til kl 11:00 og etter en times flytur østover åpnet skydekket seg og vi klatret til fl 100. Der var det minus 8°C og 41kts sidevind fra vest, men motvinds-komponenten var liten og ground speed var ca 130kt. Etter en flytid på 3:30 landet vi på Torsnes igjen, og nok et minnerik IFFR treff var over.

Rolf Mikkelsen

