



IFFR SC Vilnius Fly-In, August 8 – 11 2019

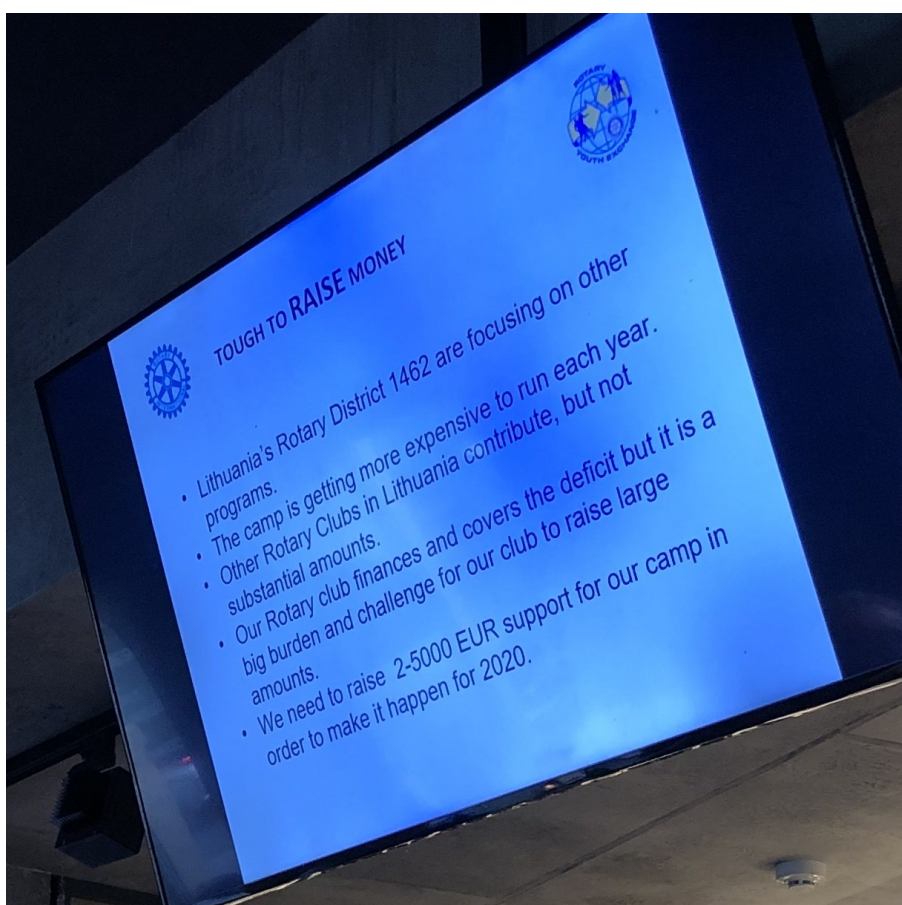


Few things in life are as pleasant as meeting old friends and making new ones. There you have two good reasons for coming to our annual Fly-In, this year held in Vilnius, Lithuania.

We were 54 persons attending from at least 13 different countries – a true display of the Rotary Spirit.

The weather forecast was not very promising – rain predicted for the entire stay! But it turned out to be much better than expected even if it started off with showers and strong winds on Thursday. In fact, a large number of IFFR-friends arriving on their own wings got stranded in Gdansk and Visby, waiting for better weather conditions, before they could finally arrive later in the day.

So, eventually, we could all gather for a traditional Lithuanian dinner on Thursday evening when we also got treated



with a presentation of the annual Lithuanian Young Pilots Glider Camp.

The Camp have hosted almost 100 youngsters during the

years – who have not only learned to fly a glider, but also learn a lot about other things while getting new friends.

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	Bo Johnsson
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

Det börjar närma sig jul och vintern är på väg med snö och ännu mer snö. Vinterflyg är oftast fint med stabilt väder. Rimligtvis borde det bli mer flygande, men ibland håller vädret oss på marken. Nu undrar alla flygare hur nästa års väder blir?

Så här kommer 2020 års TAF:

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

I sommar blir det mest CAVOK men (prob 40) för regn och stackmoln samt tidvis några rejäla 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 2020 också. Det blir med andra ord som vanligt och ta alla tillfällen du kan för en härlig flygtur

Vi hör på frekvensen, med hopp om CAVOK

Tailwind Bo Johnsson

CHAIRMAN ROLAND

President Bill Clinton gästade IFFR Fly-In i Mariehamn

Ursäkta mig. Rubriken var kanske inte helt korrekt. Men nästan.

Vi fick förvisso tillfälle att träffa presidenten - men inte på alldeles egen hand. Det skedde tillsammans med ytterligare några tusen deltagare på den årliga "25:e juli-konserten" i centrala Mariehamn.

Presidenten inledningstalade om värdet av internationellt samarbete, och betydelsen av enskilda insatser i form av miljösmarta och hållbara investeringar, (något som vi Rotarianer gärna skriver under på), innan den stjärnfulla konserten började. Vad sägs om att listan på artister omfattade bl a Johnny Logan, Sissel Kyrkjebø, Kvinna-böske, Jenny Carlstedt och



många, många fler. Det hela pågick till efter midnatt.

Den lokal filantropen Anders Wiklöf bjöd på arrangemanget - men vi hade inte haft en chans att komma in utan vår egen Bo Johnsson:s kontakter i sammanhanget.

Vi ska heller inte glömma insatserna av vår egen K-G Eriksson. Han bjöd oss på besöket

på Ålands Sjöfartsmuseum och Pommern. Stort tack!

Stort tack också till Bo Johnsson och Erik Rosenlew som svarade för det mycket lyckade arrangemanget! Jag hoppas att vi kan göra detta till en tradition för framtiden - och att fler av våra IFFR-vänner tar möjligheten att uppleva det.

Roland Johnsson
Ordförande



The Scandinavian Section of IFFR have decided to contribute 1000 Euros to help support next years Glider Camp, and together with additional contributions from other IFFR Sections and individual Rotary Clubs, we are planning to submit an application for a District Grant with The Rotary Foundation. Hopefully we will be able to raise the 3-5.000 Euros which is needed to finance next year's Glider Camp.

Friday and Saturday were filled with a lot of activities! It started off with an all-day tour of the city. We went to see impressive churches, the university, the former Jewish community and it's part of the Holocaust as well as the KGB Museum. The latter two being a



more depressing part of Lithuania's history during and after WW2.





On Saturday we found ourselves on an inland lake – visiting an old fortress and trying to make sense of the art of traveling by the wind. We occupied 8-10 small sailing boats and went out to sea. Fortunately, we were not alone – there was a knowledgeable captain in charge - but many of us got the first experience of sailing that day.

Thanks to Janis Andersons, our Section Activity Leader for 2019, it was a truly well-organized Fly-In. Pleasant excursions, nice meals and the good company of Flying Rotarians made it a very memorable get-together.

Hopefully we will all meet again next year!

Roland Johnsson



Winner of 2019 Nordic Aviation Trophy Rolf Mikkelsen Norway

IFFR German section fly-out 6-15 Jun 2019

Start: Hamburg after Rotary Convention

Det har inte undgått någon att årets Rotary Convention hölls i Hamburg, alltså vårt närmaste grannskap av Europas nordligaste delar. Redan under de första veckorna när denna nyhet publicerades har jag bestämt mig för att närvara. Det var ett unikt tillfälle för mig att utan en lång resa till avlägsna delar av vår planet besöka en Rotary Convention under min livstid. Jag kanske kommer att besöka flera Rotary Conventions men denna var mycket nära mig. Jag viste också att den tyska IFFR sektionen skulle kunna passa på att organisera en träff för IFFR när vi ändå befinner oss i Tyskland.

Jag var väldigt uppspelt. Rotary betyder så mycket för mig överhuvudtaget. Att träffa andra rotarianer i detta stora sammanhang betyder hela världen. Folk som tänker likadant som jag och gör samma saker, och har samma hedersamma principer. Dessutom möjlighet att träffa många amerikaner där Rotary som rörelse har sina rötter. Jag bokade deltagandet och hotellet samma vecka när informationen släpptes. Frågan var hur kommer jag till Hamburg: Med kommersiellt flygplan eller ett privat sådant?

Som vid liknande tillfällen tidigare år ringde jag till min närmaste IFFR rotarian Christer Wretlind och vi bestämde oss att flyga tillsammans från och med den 3 juni till den 15 juni då hela IFFR fly-outs är slut.

Alltså det blir med ett privat flygplan. Frågan var bara: vilket?

Lancair IV, som Christer Wretlind äger, har flugits till USA för försäljning. Christer har bestämt att om det inte säljs till sista maj 2019 kommer han att flyga det tillbaka till Sverige och då kommer vi att flyga med Lancairen till Convention och alla fly-outs. I annat fall blir det Evolution V2 ett tvåsitsigt ultralight flygplan byggt 2018 i Tjeckien. När den 31 maj passerat hoppades jag att våra fly-outs blir med Lancairen. Resan genomfördes med Evolution.

Tidigt på morgonen den 3 juni startade vi från Skå för direkt resa utan stopp till Hamburg/Uteersen/. Det tog oss 4,5 timmar. Tåg till Hamburg, checka in på Scandic och direkt promenad till Rotary Convention i mässlokalerna i närheten.



Kommer ni ihåg leende som inte kan hejdas vid uppstigning? Den 3 juni kl 7.00 uppstigning från Skå. Lydia och Christer med Evolution, heading mot Hamburg.

Rotary Convention var enorm. Inte bara ytmässigt utan det var en flod av människor prydda med rotarymärken och mäsbrickor hängdande på bröstet. Människor var från hela världen: kineser, japaner, latino-amerikaner, indianer, amerikaner, indier, sagolikt vackra kvinnor från afrikanska länder, ja till och med Masai folk stod vid ett av mässtånden. Jag var i paradiset. Alla pratade med alla, det

var ett storslaget party, jo folk till och med dansade i väntan på öppningsmötet i den stora hallen. Barry Rassin talade till oss och många andra talare har jag lyssnat på.



Världspresident håller tal på IFFR banquet i Hamburg.

Samma kväll, måndag den 3 juni 2019 hölls IFFR banquet på Hamburg Hafven. Det är vid det tillfälle som vi IFFR medlemmar från hela världen fick tillfälle att träffas. Jag har träffat många nya IFFR medlemmar som jag aldrig träffat tidigare, många från USA och Asien, Australien och Nya Zeeland. Stämningen var fantastisk festlig, maten utsökt och rotaryandan kändes i luften.



Tord (Rotary Stockholm Strand) Anders (Rotary Djurs-holm, Distrikts Guvernör D2350) och Lydia (Rotary Kungsholmen frukost) fann varandra på Rotary Convention i Hamburg.

Dag två den 4 juni 2019 blev det Rotary Convention och olika föredrag med många bilder tagna för publicering på Instagram. (@rotary_kungsholmen). Bland talarna denna dag var Rotaract-medlemmar, olika tyska rotarydistrikt m fl. Bland talarna var också en kvinnlig Egyptisk parlamentledamot som avslutade sin presentation med tema "Diversity". Henne träffade vi efter talet och naturligtvis fick vi en bild tillsammans.

Den 5 juni 2019 var det dags för IFFR besök på Airbus fabriken! Vilken upplevelse!

Utrustade med identifikationshandlingar av största betydelse begav vi oss med vår Rotarybuss till fabriken. Spänningen kändes i luften. Fabriksområdet var stort. Företaget sysselsätter 14 000 medarbetare som arbetar i tre skift. Det var en liten stad. Precis innan vi skulle åka genom avspärkning med vår buss lyfte framför våra ögon en Beluga! Motorerna fick marken att skaka, jag fick gåshud. Belugan vek sig åt sidan när den obarmhärtigt lyfte i en sväng och lämnade oss stirrande med öppna munnar bakom sig. Wow! Den ser verkligen ut som en val.

Fotografering var absolut förbjudet och för att bevaka denna regel fick vi med oss två fotovakter. Dessa två damer gick bakom oss, framför oss, på sidan av oss och "angrep" gruppen från alla håll och kanter för att upptäcka och förhindra smygfilmning. Vi fick berättat historien kring Airbus som företag, modeller, utveckling och fick se olika avdelningar för tillverkning av flygplan. Ingenting i denna fabrik är småskaligt.



Lydia Banderby och Peter Wank beundrar Bugattin

Tvärtom, dimensionerna är enorma. Vi fick se en Airbus 380 som knackades under hammare för Arab-emirat Airways. Planet var så stort att vi fick gå upp fem våningar i spiraltrappor för att kunna greppa vingspannet! För att inte ens prata om lyxen i kabinen. Ett flygplan tillverkas i flera delar förstås. Flygplanskroppen sammanställs i Frankrike och transporteras till fabriken i Tyskland. Sedan sätts delarna av flygplanskroppen ihop, vingarna sätts på och därefter genomförs allt installationsarbete. Jag har aldrig sett så många kablar, vajrar och elstegar som löper utmed varje litet hål i alla delar av flygplanet. Vartenda hål har sitt syfte! Insättning av motorer och navigationsutrustning har vi inte sett men däremot fick vi se nästan färdiga flygplan, klara för leverans.

Eftersom vi inte fick några bilder från fabriken kommer jag att komma ihåg det jag har sett så länge jag lever. Den enorma disciplinen och ordningen var iögonfallande. Varje verktyg hade sin plats. Varje lampa

hängde där den ska hänga. Varje arbetsstol var där den ska stå. Varje människa var precis där hon ska vara. Det fanns inte en smula av smuts någonstans. Att se skräppapper, fimpar, delar av emballage eller något liknande var omöjligt. Snacka om industritillverkning där varje moment genomförs exakt enligt ritning. Därefter kvalitetskontroll. Vad kan då gå fel i tillverkningen?

Jag har lärt mig mycket av detta besök. Jag kommer aldrig att se på flygplan på samma sätt som innan jag besökte Airbus-fabriken. Tack vore Rotary och IFFR tyska avdelning har vi kunnat uppleva detta. Jag är ödmjuk och tacksam för denna möjlighet och känner mig privilegierad.

Torsdag samma vecka, den 6 juni var det dags för första fly-out till Braunschweig. Där besökte vi "Autostadt" där vi fick se världens dyraste bil, en Bugatti som är värderad till 30 millioner euro. Själv köpte jag en Bugattireplika för 49 euro.



Norbert inspekterar sin Cessna Centurion innan flygning

Följande dagar umgicks vi flygande rotarianer med varandra i olika städer som Erfurt, Eisenach och Würzburg. Vi flög från stad till stad, flera gånger åkte piloterna med bussen då vädret inte bedömdes vara lämpligt för VFR flygning.

I staden Eisenach besökte vi tillsammans flera kyrkor där familjen Bach levde och spelade på den tiden. Johan Sebastian Bach var en av familjemedlemmar som spelade, vi vet att han blev den mest kända. Härnedan en gemensam bild utanför Johan Sebastians Bach hem.

I nästa stad som heter Speyer (EDRY) besökte vi "Technik Museum" där vi fick se den (dåvarande) sovjetiska space shuttle som liknande den amerikanska helt och hållet. Jag undrar vem har spionerat på vem ...

Flygning från EDRY till EDRK, Koblenz var kort under bra väderförhållanden. Där stannade vi i tre dagar med massa umgänge och gemensamma måltider. Fler av oss hittade shopping-kompisar.



Flygande rotarianer utanför Johan Sebastian Bach gula hus

Vissa dagar var det smart att lämna kreditkortet hemma på hotellet. Områden kring Koblenz är kända för sina vingårdar och är av stor betydelse både för Tyskland och för Frankrike.

Efter nästan två veckor tillsammans var det dags att åka hem. På lördag den 15 juni 2019 har vi sagt hejdå till varandra med löften att ses igen någonstans i världen på våra IFFR

möten. Det är många visitkort som har bytts och många bilder som har sms:ats till varandra.

Det är så Rotary fungerar: Vi håller kontakt inom rotaryfamiljen och framförallt inom IFFR som är världens modigaste Fellowship!

Lydia Banderby



Våra flygplan uppradade på EDRY (Speyer)

Maribo Denmark 28 april 2019



Ultralight heavy VL3 Evolution

Fly-In i Maribo Denmark som Svend med familj hade ordnat på ett utmärkt sätt.

Trots dåligt väder på morgonen lyckades alla landa på söndag fm och kunde sen äta av den goda buffén och lyssna på ett intressant föredrag om Foreflight.

Hemresa på em i betydligt bättre väder. Mycket lyckat med ett sånt här kort fly in bara över dagen med lite mat och någon enkel programpunkt och sen kunna flyga hem innan mörkret lägger sig. Detta måste vi sälja in till fler medlemmar eftersom det



är så ocomplicerat och enkelt.

Alla som flyger borde kunna delta åtminstone en gång per säsong.

Christer Wretlind



IFFR FLY-IN Hässlö Västerås ESOW

Den 18 maj 2019 kl 10.00 samlades medlemmar inom nordiska sektionen på Hässlö i Västerås. Rolf Mikkelsen och Toleff Jensen flög från Norge. Christer Wretling flög från Skå flygfält utanför Stockholm (Ekerö). Flera andra medlemmar, bland annat under-teknad, kom med egen bil.

Några medlemmar flög till Hässlö, några körde bil.

Rolf Mikkelsen och Toleff Jensen flög från Norge till Hässlö

Direkt vid ankomsten samlades man kring olika flygplan och pratade om maskiner, navigation, nämnde sina flygäventyr och berättade om gamla flygkompi-sar. Till mötet kom flera, jag ska inte säga gamla, men mycket erfarna pensionerade piloter, flera av dem som har byggt egna småflygplan. Några av dessa fick vi se i Hässlö flygklubbs hangarer. Vi pratar inte om lyxiga små farkoster – utan vi pratar om effektiva, funktionella och flygsäkra



Från vänster: Vår guide, Rolf Mikkelsen, Christer Wretling, Bo Johansson, Lydia Banderby, Roland Johansson och Toleff Jensen.

maskiner som har flugit runt utan större problem. Jag har aldrig slutat förundras över det faktum att nutida människan kan flyga, dvs inte bara sätta sig på ett flygplan och koppla av med ett whiskeyglas i handen, utan också bygga själv egna flygplan som man sedan flyger med hela sin familj, fru, barn och barnbarn! Det är bland annat därför jag inte kan sluta le varje gång när flygplanet stiger.

Flygplansmuseum

Det blev dags att besöka flyg-

museum som dagen till äran öppnade bara för oss. Vilket privilegium att dessutom får en egen guide, förra piloten och flygentusiasten Max. Besöket gick genom gamla flygplan många av dessa har använts under andra världskriget. Det finns både (dåvarande) sovjetiska flygplan samt tyska, amerikanska och brittiska förstås. Från guidens berättelser förstod vi att mycket av dagens teknik och flygplan har sina grunder inom flygindustrin som utvecklades under andra världskriget.

Efter avslutad lunch som serverades i klubbens egna lokaler fortsatte sällskapet till Bo Johnssons nya restaurangfastighet vid Mälarens vatten. Träffen avslutades till allas förtjusning i glassbaren.

Det har varit enkelt att komma på denna träff som i sin helhet stod Bo Johnsson som organisatör. Det är vi jättetacksamma för!

Lydia Banderby



Vår Toleif passade på och provade gripen – en gammal pojkdrom?

IFFR Creyfish party (kräftskiva) i Siljan Airpark.



DA40 NG



C182

Vädret var som vanligt tveksamt i början på september. Skulle dom komma eller inte – dom som flög?

Molnbas 1000 fot, 7 km sikt och således inget vidare VFR väder. Det blev Bo Johnsson från Västerås som kom i en DA40 tillsammans med Roland Johansson och Jan Folkegård. Från Norge kom och Tollef Jensen och Rolf Mikkelsen som kom i en C182.

Norrmännen blev nästan 1 tim försenade p.g.a. ett platt däck på flygplanet när dom skulle åka iväg. Det fylldes med luft och det blev sen en spännande landning i Siljansnäs med förhoppningen att inte luften gått ur däcket under den timslånga flygningen från Rakkestad. Landningen gick bra med tillräckligt luft i däcket och sen bar det av i ilfart till Falu Koppargruva för att ansluta till dagens sista visning av gruvan med start kl 14.

Falu koppargruva som startade sin kopparbrytning på 1700-talet har förändrat geografin totalt väster intill Falun med ett enormt öppet schacktt som var 500 m i diameter och 70 m djupt. Vi fick klä på oss regnkläder p.g.a. dropp från taket i alla gruvgångar samt hjälmar för att inte slå huvudet direkt i taket i de grunda gruvgångarna. Vi gick 400 trappsteg – 67 m ner i underjorden men fick som tur var åka hiss upp till ytan.



Pia och Agneta

Vi återkomst till Siljan Airpark inkvarterades alla gäster i våra privata hem utom några som valde att bo i KSAK.s utmärkta medlemshus.

På kvällen samlades de 12 deltagarna till den traditionella kräftskivan i Dannes (Dan Martinens) hangar där flygplanet hade ersatts med långbord fyllt med kräfter, patéer, västerbottenost och självklart öl från de lokala bryggerierna Flying Brewery i Siljansnäs (som tråkigt nog nyligen slagit igen) samt från lilla Leksands bryggeri som gör en alldeles utmärkt ale. Leksand ligger vara 10 km från Siljansnäs och bryggeriet har flyttat in i den gamla BP-macken vid västra infarten. På hangarväggen projicerades upp snapsvisor via Dannes bildkanon som följes av flygfilmer och bilder från hela you tubes reportoar.



En mycket lyckad kväll som började med att vår IFFR medlem från Stallarholmen – författare Jan Folkegård - skänkte dels en fin bok om Strängnäs och dels en resebeskrivning om norra Spanien "Vägen till Santiago de Compostela" båda skrivna av Jan Folkegård.

Nästa kräftskiva planeras till lördag 5 sept 2020. Lås datumet i almenackan!

Christer Wretlind

Lars Gibson och Selma Lagerlöf

I början av augusti 1954 hade Gotlands FK bjudit in till någon form av FlyI In. Bland dem som lockades dit var det några Klemm 35or och en Ercoupe från Skå Edeby med fllygläraren Jesper Hyden i täten. På väg till Visby var även en Leopard Moth från Bromma.

De förstnämnda flög längs kusten söderut, innan de svängde vänster och gav sig ut över Östersjön. Ibland kallat Fredens hav.

Det var en skön dag med varmluftsväder och därmed dålig sikt. Så länge aviatörerna kunde hålla Jesper i sikte gick det enligt beräkningarna, men sedan skingrades gruppen.

En Klemmförare valde att vända och måste av någon anledning landa i Östergötland. Enligt uppgift rullade aerodynen ut mellan två fruktträd, vilka knäckte var sin vinge.

Nu skall man inte tro på allt man hör, men ganska fruktlös kan färden betraktas som.

I en annan Kl 35 satt Roland Melin som Pilot in Command. När vi flera år senare möttes som jordbrukspiloter berättade Roland om sagda flygning. Han hade överlåtitt de s k spakarna till sin medföljare för att han själv skulle få tillfälle att inmundiga medhavd färdkost.

Plötsligt såg han i någon av sina ögonvrår en annan kärra komma från sidan. Roland slet åt sig spaken för att undvika ett haveri.

När hjärtklappningen upphört märkte han, att brödsmulor och



prickig medvurst rasat ner mellan handen och styrspaken. Han hade haft svårt att hitta destinationens lufthamn och landade på en åker strax nordöst om densamma utan skador.

Ercoupen klarade sig bättre. Dels var den lättflugan även med dålig sikt genom att sido- och skevrodren var kopplade till en ratt. Dessutom var det planet utrustat med radio. När piloten var , som det heter lost, då kunde han ropa upp Visbytornet och förklara situationen. Han berättade, att det låg en liten ö under planet, vilket fick flygtrafikledaren att misstänka Gotska Sandön. Flygföraren i fråga kunde ledas in till en säker landning.

Utan några problem tog sig även Jesper Hyden fram till destinationen. Hur gick det då för Leopard Moth:en?

Den var byggd 1934 och hade från England via Norge hamnat hos Gunnar Back ganska exakt två månader tidigare. Han var intresserad att besöka Östersjöns Pärla och tyckte väl, att det var lämpligt, att undertecknad följde med. Dessutom placerade han mig som PiC. Jag hade då ung. 250 timmars s k experience.

Dessa räckte tydligen som erfarenhet att ta sig fram i diset.

När vi tre, Mothen, Gunnar och yours truly, kom fram till kusten kunde jag snett nedåt vänster skymta tätortens hamn. Det är jämförbart med att komma in över Slussen och se konungens bostad. Nej, inte Drottningholm utan Slottet. Det var således inte svårt att nå destinationen.

Nu frågar sig vän av ordning, hur kommer nobelpristagaren Lagerlöf in i bilden? Jo, i det kapitel där hon skriver om skåne-pågen Nils och hans flygning med Akka och dennes kamrater till Gotland, då nämner/ konstaterar hon den tidvis dåliga sikten över ifrågavarande farvatten!

Äras den som äras bör. Den som gjorde mig uppmärksam på detta fysikaliska förhållande var samme man, som hade konstaterat, att gässen inte ville utsätta nämnde Nils för syrebrist genom att flyga för högt. Det är alltså min gamle vän Gunnar Fahlgren.

Lars Gibson