



Fly-in till ENFG i påsk med IFFR World Ski-Cup



Från luften är det fantastiska vyer över fjällen.
Foto: Rolf Mikkelsen

For alle som kommer med fly så vil det bli bil tilgjengelig for div. transportbehov.

Prisene på hotellet er som følger:

Halvpensjon kr 570,- pp i dobbeltrom pr. døgn
Fullpensjon kr 625,- pp i dobbeltrom pr. døgn
Barn til og med 10 år gratis
Barn 11-16 år halv pris.

For nærmere info kan Dere gå inn på
www.beitostolen.com eller
www.fagernes-hotel.no

Påmelding skjer til undertegnede :

Fax 004769349820

Telfon 004769349149 Mobil

004790116049

E-Mail: mmv-aut@online.no

Håper at mange av våre medlemmer kan sette av denne påsken i den Norske fjellheimen med IFFR Flyging, skisport og hyggelig samvær med familie og IFFR venner.

Rolf Mikkelsen
Section Activity leader

Påsken nærmer seg med stormskritt og jeg minner om programmet:

4.4 til 7.4 Ankomst ENFG Felles samvær på hotellet i skibakken og i Luften.

6.4. kl 19:00 Medlemsmøte Fagernes RK.

7.4.kl 18:00 Vi samles i restauranten til en velkomstdrink. Orientering om påskens program for hotellet og breafing vedr. flyging i området.

9.4 kl 10:00 Planlegging, breafing av felles flytur over Jotunheimens snøkleddede topper og isbreeer. Avgang kl 12:00 vi er tilbake til lunch på hotellet.

10.4 IFFR World Cup på Ski Felles-transport til Beitostølen skisenter for en dag i bakken eller på langrenn.

KL 19:00 Premieutdeling Middag.

11-12.4 Hjemreise.



Hotellet ligger vakkert, med hårlig utsikt ut over fjällen.
Foto: Rolf Mikkelsen

**Flera IFFR aktiviteter:
Fly in till Brattforsheden den 8 maj**

Sida 2

**Fly in till Rygge och Fredrikstad
19 - 22 augusti 2004**

Sida 8

Scandinavian IFFR

Informationsskrift för medlemmar i den Skandinaviska Sektionen av International Fellowship of Flying Rotarians.

Redaktion:

Koordinerande editor: Sven-Erik Jönsson
Stenhuggarevägen 36B,
SE-310 42 HAVERDAL
tfn bost. +46 35 51498
tfn arb. +46 35 149000
telefonarb +46 35 35791
e-mail: se.jonsson@telia.com

Editor Finland: Bengt Hellsten
Mariegatan 13B, FIN-22100 Mariehamn
Tfn +358 18 12961
040 738 6897,
e-mail: bihellsten@aland.net

Editor Norge: Per Staff
Bolgebakken 11, NO-6507 Kristiansund
tfn bost. +47 7167-5384
tfn arb. +47 7167-5384
telefax: +47 7167-6902
e-mail: per.staff@c2i.net

Scandinavian IFFR avses utkomma ca 4 gånger per år med följande prel. utgivningsmånader: December, Mars, Juni och September.
Manusstopp är den 20 i månaden före.

Tryckt av Gunnar Hermansen, Norge IFFR # 5994

Scandinavian Section of IFFR

Styrelse och funktionärer 2003/2004

Chairman	Audun Johnsen
Incom. chairman	Bo Johnsson
Secretary	Sven-Erik Jönsson
Treasurer	Øyvind Krokeide
Data-coordinator	Bo Nåsell
Editor	Sven-Erik Jönsson
Arkivarie	N.A Bergquist
Section Activity Leader	Rolf Mikkelsen
Country Leaders	DK Louis Ludvigsen
	FIN Gustav Rosenlew
	NO Per Nygaard-Østby
	SE Bo Johnsson
Revisor	Arnulv Lemme
Valberedning	Audun Johnsen och Kurt Bjerneby.

Årsavgift IFFR år 2000 300,- SEK

Postgiro konto: Sverige: 4038407-5
Danmark: DKK 270,-
Norge: Konto NO30 7177 0554 998
Bankens BIC: DNBANOKKXXX (IFFR Norge)
v/Øyvind Krokeide. NOK 300,-
Finland: IFFR konto Nordea Bank,
konto 200518-44447 EUR 42,-

Scandinavian IFFR website

Per Strömhaug tog för 8-9 år sedan initiativet att starta vår websida och han har sedan dess på ett förtjänstfullt administrerat den. Vid senaste årsmötet hade han meddelat att han pga tidsbrist gärna såg att någon annan skulle ta över uppgiften och undertecknad valdes då att vara webmaster.

Det dröjde sedan ett par månader innan jag kunde börja arbeta med sidan. Vi har också flyttat över den till en svensk server som finns hos Sverige.Net, där vi har ett förmånligt avtal och bra support. Under hösten har jag gjort en ny layout. Avsikten är att sidan skall uppdateras med aktuella uppgifter så ofta som möjligt, gärna varje vecka.

På sidan Aktuellt tar jag in aktuella notiser om rotary och flyg i allmänhet och jag är mycket tacksam för e-mail med små notiser eller små tips, som t.ex. kan hänvisa till en tidningsnotis som finns på nätet. Bifoga gärna en digital bild, om möjligt i jpg-format.

Inför vårt fly-in till Norge i augusti skall jag försöka göra löpande uppdateringar om vad som är på gång.

Adressen till vår sida är www.iff.net
Jag tar tacksamt emot synpunkter på förbättringar av sidan.

Sven-Erik Jönsson

Boka den 8 maj för en utflykt till IFFR vårträff på Brattforsheden

Vår medlem Jan-Erik Clerkenstam i Karlstad inbjuder till en vårträff på Brattforsheden, lördagen den 8 maj med ankomst ca kl 11.00. Karlstad City Rotaryklubb har samtidigt ett möte på fältet. Lunch serveras och vi får en guidad visning på detta gamla krigsflygfält som nu är klassat som kulturresevat.

Flygfältet är ett gammalt krigsflygfält, benämnt som fält nr 16 och anlades 1939. Det togs i bruk år 1940 och byggdes sedan ut 1942-1943. På fältet byggdes baracker, ammunitions- och drivmedelsförråd samt flygplanskydd utmed skogskanterna. Under andra världskriget användes flygfältet ständigt av olika flottor. Fältet är nu kulurminnesmärkt och fungerar som ett "Krigsflygfältsmuseum".

Jan-Erik Clerkenstam önskar en anmälan senast helgen före om deltagande.

Tel bost + 46 54 223724

Tel arb + 46 54 182060

e-post: jan.erik.klerkestam@kfm17.rsv.se

Rolf Mikkelsen, Section Activity Leader

Ego-presentation

Jeg er født i Fredrikstad i 1956 og vokste opp på mine foreldres bondegård i landlige omgivelser ca 8 km fra Fredrikstad by. Etter ungdomsskolen tok jeg 3 årig merkantil utdannelse og deretter agronomutannelse. Luftfart og flyging har engasjert meg og min familie i alle år. Min bestefar som var født i 1900 fortalt meg om den første motorflyging i Norge i 1913 da katein Dons fløy fra Horten og landet på Øra v/ Fredrikstad. Jeg begynte først med Seilflyging i 1977, og tok deretter motorlappen i 1979. I 1981 kjøpte jeg og 3 andre kamerater en fabrikkny C-172, LN-HOX og dette flyet er jeg fremdeles medeier i. De første årene hadde vi flyet stasjonert på Rygge Flyplass ca 40 km bilreise fra hjemmet, noe som var veldig plundrete da jeg ofte var ute å fløy.

Våren 1986 etablerte vi vår egen flystripe. Denne var på 600m x 20m på egnet jorde hos min nabo ca 700 meter fra min bolig. Torsnes Flystrupe er flittig brukt av flyklubbmedlemmer i distriktet og vi har hatt flyshow her hvert år siden 1990.

Jeg har et varierende og allsidig arbeide. Siden 1982 har jeg drevet Automatservice AS som er et firma som driver salg av kaffeautomater, kantinekaffe, sjokoladedrikk etc til bedriftsmarkedet. Vi



er 3 ansatte og jeg driver fra mitt gårdsbruk. Da flyging kostet en del penger å bedrive så jeg tidlig etter muligheter for å tjene penger på flygingen, og i 1984 kom jeg i kontakt med flyfotobransjen.

Jeg begynte først som fotograf for et svenskt firma som hadde etablert seg i Norge. Etterhvert trengte de både fly og pilot, og jeg leide ut vårt fly og meg selv til til denne virksomheten. Etterhvert etablerte jeg min egen flyfotovirksomhet sammen med andre, og tidlig i 90 tallet hadde vi ca 25 ansatte en periode og opererte med 3 fly.

For 3 år siden overtok jeg familiegården her i Torsnes. Gården er på 200mål inmark 600mål skog og 500meter strandlinje ned til Thorsøkilen hvor jeg driver en båthavn med utleie av 100 båtplasser.

Jeg giftet meg i 1986 med Anita og sammen har vi 2 barn, Hanne 17 år og Pål på 13 år. Jeg har vært Rotarianer siden 1993, og medlem av IFFR siden 1994. IFFR har gitt meg mange rike opplevelser og nye venner i inn og utland ,og jeg har vært på alle sectionens Fly Inn siden 1994. Jeg har ca 2900 flytimer og gleder meg til hver tur opp i det blå. Som Section Activity Leader skal jeg gjøre mitt ytterste for å få til et bra arrangement i Fredrikstad til i 2004.

Runt Östersjön med OH-CMP

av Bengt Hellsten

Året 2001 var ett av det intensivaste hittills då det gäller långfärder med Cessna 172 planet OH-CMP. Resorna förde oss från Immola vid ryska gränsen i öster till Oban (Skottland) i väster, Vasa i norr till Groningen och Gdansk i söder. Den klart längsta var Skottlandsresan, som jag har refererat i vår Bulletin 2/2001 och på vilken vi loggade ca. 22 flygtimmar men också Östersjön runt, som jag här skall berätta litet mer om krävde goda 15 timmar fördelat på sex leggar. Jag ber läsaren observera att resan utspelade sig för mer än två år sedan varför vissa uppgifter säkerligen är något otidsenliga och får tas med reservation.

Tanken på Östersjön runt, Mariehamn till Mariehamn hade grott länge och fick en ordentlig knuff framåt efter den mersmak som Skottland resan gav. Klart var att det skulle bli en "gubbrunda" av värsta slag där, utöver undertecknad besättningen skulle bestå av mina två barndomsvänner Chrisse och Lasse, vi alla tre 60 plus med råge

Trots att resan inte ställdes till några numera särskilt exotiska miljöer krävdes naturligtvis en hel del planering. Eftersom undertecknad har eget planeringsunderlag endast för Skandinavien måste Balticum och Polen delen uppbringas på annat håll. Här kom lyckligtvis ett gammalt, välkänt, på Åland verkande flygföretag till undsättning och ställde sin Östeuropa Jeppesen till förfogande. I och med att jag planerat att flyga från Polen direkt till Skandinavien över Bornholm så klarade jag mej utan material för Nordtyskland. Planeringen handlade naturligtvis i hög grad om att försäkra sig om att Avgas fanns på de tilltänkta mellan-landningsfältena och att landnings- etc. avgifterna var överkomliga. Det visade sig gå bra att få fram dessa uppgifter per telefon och fax..

Måndagen den 17 september strax före kl. 8 var jag luftburen på första leggen Mariehamn - Helsingfors. Avsikten var att under dagen nå ända till Gdansk, vilket förutsatte att mellanlandningarna



FLygarna från Åland , har här mellanlandat på Gdansk flygplats. Författaren längst till vänster. I bakgrunden Cessnan 172 OH-CMP

måste hålla sig strikt till tidsschemat. Färdplanerna hade inlämnats dagen före och hade efter en del diskussioner och modifieringar gällande sista leggen Kaunas – Gdansk också blivit godkända. Första förseningen inträdde redan i Helsingfors; dels blev inflygningsproceduren till EFHF ovanligt utdragen och dels hade jag inte tänkt på att tillkalla passpolisen i förväg. Dock, det hela ordnade sig smidigt och rätt snart var vi på väg mot andra etappmålet, Kaunas i Litauen i strålande väder. Det var en tidsmässigt ganska tuff leg som utgjorde det yttersta CMP kan klara av med legala alternat reserver. Jag fick som vanligt först en VFR utklarering österut från Malm men kort senare fick jag "direct EYKA (!!)" så det var bara att ställa in "GOTO KAUNAS" på GPS:en och med max take off vikt sega sig upp till begärda nivån 60. Bra med en ny motorn med den lilla extra muskeln som så väl behövs i sådana lägen.

Det goda vädret höll som utlovat i sig och vi hade marksikt hela vägen. Balticum består till stora delar av skog men naturligtvis också endel odlingsmark. Tycks i allmänhet vara rätt glest befolkat. Att döma av den mycket måttliga radiotrafiken har allmänflyget i Balticum ännu en lång väg att gå för att uppnå nordisk nivå. Trots att ju rutten kom att gå från Helsingfors direkt till Kaunas så råkade ändå Riga bli rakt under fötterna på oss så därmed kom vi också att få en glimt av denna historiska stad jämte dess flygplats. Orsaken till att vi inte valt Riga som bränslestopp var att sista leggen då hade blivit väl lång.

Som man kunde vänta sig så var våra "gubblåsor" inte riktigt rustade för fyra timmars leggar varför den medförda "minituan" nu måste testas. Gick överraskande bra! Efter en totalt oproblematisks och händelselös flygning landade vi efter 3 timmar och

56 minuter i Kaunas. Bl.a. hade vi kunnat konstatera att flygledningen var av god klass om och radioutrustningen i något fall inte precis var "high fidelity".

I Kaunas var alla synnerligen vänliga och hjälpsamma men god tid måste man kalkylera med för ett tankningsuppehåll. Krånglande kreditkortmaskiner, olika avgifter som skulle betalas i helt olika ändor av terminalen, en del språkproblem t.ex. vid väderbriefingen osv. får man räkna med. Briefingkontoret var för övrigt enormt tillmötesgående med allt material färdigt framtaget för oss; väder, ytterligare en bekräftelse på att färdplanen för nästa leg var godkänd, notams för Polen i ett ca. 10 m (obetydligt överdrivet) långt telex (!!)" etc. Trots allt tycktes tidsplanen ännu kunna hållas och Gdansk vara inom räckhåll som dagens slutmål.

Efter ett drygt 1½ timmes uppehåll var vi så åter i luften och flög i fortfarande utmärkt väder till Gdansk där vi landade i skymningen kl. 19.47 efter totalt 8 timmar och 50 minuter i luften denna dag. Också denna leg var i stort sett oproblematisks. Vid ett tillfälle hade vi COM svårigheter; då den litauiska kontrollen gav oss över till Warsaw kontroll fick vi först inget svar. Efter att ett par gånger ha gått tillbaka till Kaunas kontroll hjälpte oss ett Aeroflot plan med att reläa till Warsaw och snart fick vi också egen kontakt. Det polska flyglednings-systemet är mycket stelbent och den färdplan som vi efter diverse om och men hade fått antagen förde oss först en hel del ur kurs söderut. Då jag försynt anhöll om en litet direktare rutt fick jag till svar: "will call you back" men aldrig kom det någon ny klarering. Som sagt, det var annat över Balticum.

Sedan planet parkerats och vi genomgått en enkel

och sympatisk passkontroll bar det av till staden och hotellet. Vi hade bokat i förväg på hotell Novotel som visade sig vara ett bra val; goda priser och bara ett stenkast från Gdansk's gamla stad. Efter ett par välförtjänta pilsner drog vi ned till centrum för att intaga middag. Denna del av Gdansk var ju som många vet helt utbombad efter kriget men har återuppbyggts med otrolig finesse till sitt ursprungliga skick.

Vi fann en krog som jag kände sedan tidigare tjänstesök i staden och där intog vi en utomordentlig måltid till ett pris så förmånligt att man knappast täcks nämna det.

Tisdagen hade vi anslagit för sightseeing. Vi hyrde en bil och körde ut på landsbygden i ett ganska ledsamt väder. Målet var en stad som heter Slupsk där Lasse hade bekanta sedan sin yrkesverksamma tid. Vi besåg ett industriföretag där man tillverkade bl.a. trädgårdsredskap med faktiskt mycket primitiva och arbetskraftintensiva metoder. Men vad gör det då företagets kostnader (lön och avgifter) för en industriarbetare ligger på ca. EUR 500:- per månad!! Tillbaka i Gdansk åt vi ännu en ypperlig middag i gamla stan för att därpå törna in i hyfsad tid med tanke på att dagen därpå skulle det åter flygas.

Onsdag morgon och en titt ut genom hotelfönstret fick en inte på gott humör. Uppenbarligen mycket låga moln och duggregn var ju inte precis vad man önskade sig. Emellertid var tidpunkten ju ännu så tidigt på hösten att man knappast behövde oro sig för isbildning på våra måttliga flyghöjder. Så frågan var ju bara hur det såg ut i vår tänkta destination, Roskilde. Ett samtal till Met briefinggen på flygplatsen gav efter de inledande språk-svårigheterna helt hoppfulla besked, redan i Rönne (Bornholm) var det bra väder och detta skulle bestå till Roskilde.

Ute på flygplatsen gjorde vi av med våra sista zlotyn i taxfree butiken och lät oss därefter köras till briefingkontoret som fanns ett stycke ifrån i en annan byggnad. Briefingkontoret var otroligt komfortabelt och där gick, förutsatt att man inte lät sig stressas reseförberedelserna som sig bör. Efter att från kreditkortet dragits ett inte helt obetydligt belopp (storleks-ordningen \$ 78:- ; ungefär lika mycket som i Kaunas) för att täcka landnings-, undervägs, parkerings- och passageraravgifter återstod ännu att tanka för \$ 0,90 per liter. Kl. 12.57 var vi i luften och efter att ha stigit genom ett tunnt stratustäcke var vi snart ute i klar luft och efter ytterligare en stund inställde sig marksikten, som sedan bestod ända till Roskilde.

Kontakterna med flygledningen var helt oproblematiske men att de inte sov på jobbet kunde vi konstatera då ett reguljärflyg, för övrigt ett bolag som förekommer regelbundet i våra regioner, fick

sig en åthutning för att ha hamnat för långt på sidan om sin rutt. "Please endeavour to make more accurate navigation" uppmanade flygledningen... Vi passerade Rönne och kom småningom in över Sverige. Enligt välkänd svensk flygledningspraxis fick vi raka och fina klareringar och allt gick utomordentligt tills 1:ans radio lade av rakt ovanför Kastруп. Flygledaren röst uttryckte ett visst bekymmer då han meddelade att han bara hörde bärvåg från oss. Nåja, vi hade ju en radio till som fungerade men kort senare kom nästa klagomål, nämligen att vår transponder gav fel höjdinformation. Inflygningen till Roskilde blev sedan rätt stressig, dels för att flygledardamen gång på gång upplyste om att vi måste göra något åt vår transponder och dels bytte fram och tillbaka mellan banorna för landning. Trots det kaos som småningom uppstod bland mina inflygningskartblad kom vi dock småningom ned och fick därefter full kompensation för våra besvärigheter då vi besökte briefingkontoret som åter uppvisade toppnivå vad gäller tjänstvilighet och service.

På briefingkontoret hjälpte man oss med inkvartering på Hotel Prindsen. Vi intog i lugn och ro några pilsner i Roskilde varefter vi åkte in till Köpenhamn för rundvandring och middag. Staden var sig lik och i det utmärkte sensommarvädret var det ett nöje att flanera på Ströget.

Torsdag morgon grydde och därmed dags för sista dagsetappen hem till EFMA. Vädet var bra i Roskilde och ute på flygplatsen kunde konstateras att det visserligen var sämre i vår flygriktning men ändå helt användbart. Vi tankade och betalade den mycket rimliga landnings- etc. avgiften och tog farväl av den sympatiska personalen. Må än en gång konstateras att Roskilde kan rekommenderas å det varmaste; korta avstånd mellan parkering, briefing och tankning, överallt vidöppna dörrar utan porttelefoner och kodlås, låga avgifter, och billigt bensin.

Efter att med viss svårighet ha kopierat klareringen på grötig "engelska på danska" startade vi på första leggen till Norrköping. Vi väntade med spänning på kontrollens kommentarer till vår transponder men ingenting annat hördes än "radar contact". Sedermera på rutten kollade jag med Malmö kontroll och fick bekräftat att de fått helt normal och riktig höjrapportering direkt då vi dök upp på deras radarskärm. Tydligt är CMP:s transponder allergisk mot Copenhagen Radar eftersom vi hade exakt samma upplevelse på Skottland resan där den också fungerade utan kritik i alla övriga luft- rum utom Köpenhamn.

Vädet försämrades småningom och då vi efter radarvektorering och ILS inflygning fick bana 27 i sikte visade höjdmätaren ca. 500 fot. Vi tankade och besökte tornet för reglering av ekonomin.

Att ta penningar av en förstår man sig som bekant på vid nyttjande av flygplatserna i Sverige (undantag finns!) men för övrigt är personalen helt OK. Bensinen är ju också minst sagt förmånlig. Efter kaffe och macka kom vi så iväg på sista leggen, som i ledsamt väder men för övrigt utan dramatik slutade på EFMA kl 16.51..

Sammanfattningsvis kan sägas att OH-CMP:s loggbok tillfördes 15 timmar och 30 minuter under denna expedition. Förutom ovannämnda obetydliga motigheter gick allt som på räls och det kan konstateras att flygning i det forna Östblocket inte bjuder på några som helst problem. Det är dock skäl att förbereda sig noggrant och se till att man har helt färsk uppgifter om priser, tillgång på bensin osv. längs ruten. Och som sagt, god tid och en hel del tålamod krävs i umgänget med flygfälts-

och tankningspersonal. Slutligen inställer sig frågan huruvida det varit möjligt att genomföra resan VFR med samma tidsplan. Första etappen till Gdansk hade gått utan problem. Visserligen började det bildas smärre dimsjok strax före landningen och skymningen föll på men det var ändå VMC med god marginal. Andra etappen hade vi inte kunnat starta vid den aktuella tidpunkten men sannolikt hade det klarnat upp kort senare och därmed varit fritt fram till Roskilde. Sista etappen emellertid hade vi i varje fall inte kommit igenom vid Norrköping. Sannolikt hade vi fått avbryta i höjd med Jönköping och knappast kommit vidare före följande dag. Vackert så mot bakgrund att vi var en bra bit in på hösten.

*Bengt Hellsten
Mariehamns Rotaryklubb*

Kurt Bjerneby presenterar sig



Kurt Bjerneby har ofta sin kornett med på IFFR-möten och är en mycket duktig musiker. Han älskar jazz, men vid besöket på Glashyttan i Pukeberg fick han prova på att blåsa glas, men det var inte så lätt.

Född och uppväxt i Borlänge började mitt flygintresse redan som barn med modellflyg och fortsatte med segelflyg på Rommehed (ESSD) i slutet av 50-talet. Tog ingenjörsexamen vid elektrotekniska fackskolan i Västerås 1958 och avslutade teknikstudierna vid KTH 1962 då jag fick jobb på Gävle Stads Industriverk. Samma år tog jag mitt A-cert på Avans flygfält. Studerade ekonomi på kvällarna under några år och blev s.k. diplomerad företagsekonom 1967. Fick jobb som elverkschef i Hallstahammar 1969 och blev samma år invald i Hallstahammars Rotaryklubb.

1971 träffade jag min livskamrat Haide i Västerås. I slutet av 70-talet startade vi Scanvac Control AB, som fortfarande elkraft, bl.a. markströmförsörjning för flygplan och helikoptrar.

Köpte mitt första flygplan 1968, en Piper Colt, som baserades på Johannisbergs flygplats i Västerås (ESSX) när jag fick jobbet i Hallstahammar. Tillverkade själv en hangar för den av byggelement som jag spikade hemma i garaget och sattes sedan ihop på Johannisberg. Colten, SE-CRE är numera är baserad i Nyköping och i nyskick tack vare en pedantisk flygintresserad flygmekaniker som är ägare till flygplanet sedan slutet av 70-talet.



Kurts Cessna 185, SE-GOY förtöjd hemma vid bryggan vid Mälarens strand utanför Västerås. På bilden ser vi Kurt Bjerneby och IFFR-world presidenten Sam Bishop, före start till Skandinaviska sektionens Fly-In på Åland i augusti 2001..

Var med i Hamar 1986 och bildade den skandinaviska IFFR sektionen. Blev i samband därmed vald till sektionens första chairman och arrangerade det första årsmötet med fly-in i Västerås 1987 tillsammans med N.A. Bergkvist. Vi timade in arrangemanget till en flygdag på Västerås/Häslö flygplats (ESOW) med bl.a. Concorde på programmet och jag lyckades få en sponsrad biljett från London till Västerås, avsedd för dåvarande världspresidenten Charles Strasser, som inbjöds att komma till sektionens första möte i Västerås. Han hade tyvärr förhinder och det blev i stället Ron Piggot, dåvarande chairman från den engelska sektionen och IFFR Director, som fick det stora nöjet att flyga Concorde till Västerås tillsammans med bl.a Haide och mig.

Vi har sedan drygt 20 år haft firmaflygplan i vår import- och försäljningsverksamhet. Jag har däri-

genom haft möjlighet att odla mitt flygintresse och utnyttja flygets möjligheter och fördelar för resor till kunder och leverantörer i flera olika länder.

I mitten av 70 talet startade jag upp ett taxifygbolag som bidrog till att jag vidareutbildade mig och tog trafikflygcertifikat. Genom den kommersiella flygverksamheten, där jag själv varit aktiv som pilot och även flygchef, har jag fått många härliga flygminnen, drygt 4000 flygtimmars flygtid och en ovärderlig flygerfarenhet.

Släppte mitt ATPL i höstas och kommer fortsättningsvis att flyga enbart privat, i huvudsak med vår Cessna 185, på flottörer sommartid. Med mina 66 år på nacken har jag inga planer på att pensionera mig men tar nu mer tid tillsammans med Haide, 3 döttrar och lika många barnbarn.

Kurt Bjerneby

MEDLEMSVERVING INNEN IFFR

I en hver organisasjon er medlemsverving en viktig del for at organisasjonen skal utvikler seg positivt. Innen Rotary så har vi i mange eldre klubber en tendens til forgubbing grunnet lite insig av nye yngre medlemmer. Gjelder kanskje dette også for IFFR? For oss som er med i IFFR så er det viktig at vi hele tiden er våken for å få med flyintreserte rottarymedlemmer i vårt nærrområde. I vår formålsparagraf innen IFFR så heter det at vi skal spre kunnskap og forståelse for flyging og luftfart til ikke flygende rotaryanere. Jeg har vært år en til to møter i min rottaryklubb eller naboklubber hvor jeg informerer om IFFR, viser lysbilder fra våre sammenkomster og videoen fra Adriano vedr. flyging i de Italjenske Alper. hitil i år har jeg skaffet 2 nye medlemmer til IFFR.

Mål for 2004 !

Vært aktiv IFFR medlem får IFFR på programmet i sin Rottaryklubb og jobber med å få vervet 1 medlem.

Skulle noen ha behov for hjelp lån av lysbilder etc så er jeg behjelpelig med dette.

Rolf Mikkelsen
#5146

Scandinavian IFFR medlemsblad trykkes og distribueras av vår IFFR medlem # 5994, Gunnar Hermansen, Sarpsborg Rotary Club, Norge genom sitt trykkeri Centraltrykkeriet.

ÅRSMØTE OG FLY-IN - ENRY- FREDIKSTAD 19-22 AUGUST



Flyfoto över Fredrikstad, vackert beläget med mycket vatten runt staden. Foto Rolf Mikkelsen

Arbeidsgruppen for arrangementet her i Fredrikstad er i full gang med planleggingen og programmet er nå klart.

Torsdag 19 August

12:00 - 15:00 Ankomst ENRY

15:30 Transport til Hotellet.

18:00 Guidet tur i Gamlebyen i Fredrikstad.

20:30 Middag og sosialt samvær på hotellet

Fredag 20 August

09:00 Busstransport til ENRY

10:00 Omvisning på Rygge Hovedflystasjon

12:00 Avgang ENRY for flytur til Klanten flyplass på Storefjell, ca 100nm. Vi vil få servert lunch på Storefjell Høyfjelshotell og resten av dagen tilbringes på hotellets fasiliteter og i den Norske Fjelheimen.

18:00 Avgang for ENRY

20:30 Middag på hotellet og sosialt samvær.

Lørdag 21 August.

09:00 Årsmøte

12:00 Avgang båtut i Hvalerskjærgården. Vi får

servert Lunch ombord. Vi vil få se den unike skjærgården som ligger syd for Fredrikstad og båten vil gjøre en stopp på Skjærhallen som er det største tettstedet i Øygruppa.

18:00 Retur til Hotellet

20:30 Galla Middag og sosialt samvær.

Søndag 22 August

09:00 - 10:00 Utsjekking

10:00 Buss til Roald Amundsens Senter i Borge. Omvisning på senteret og Lunch.

12:30 Bussavgang til ENRY

13:00 Hjemreise.

For mer informasjon om Fredrikstad vennligst gå inn på www.fredrikstad.noturist eller www.opplevfredrikstad.com

Videre informasjon, priser og påmeldingsskjemaer kommer i neste bulletin.

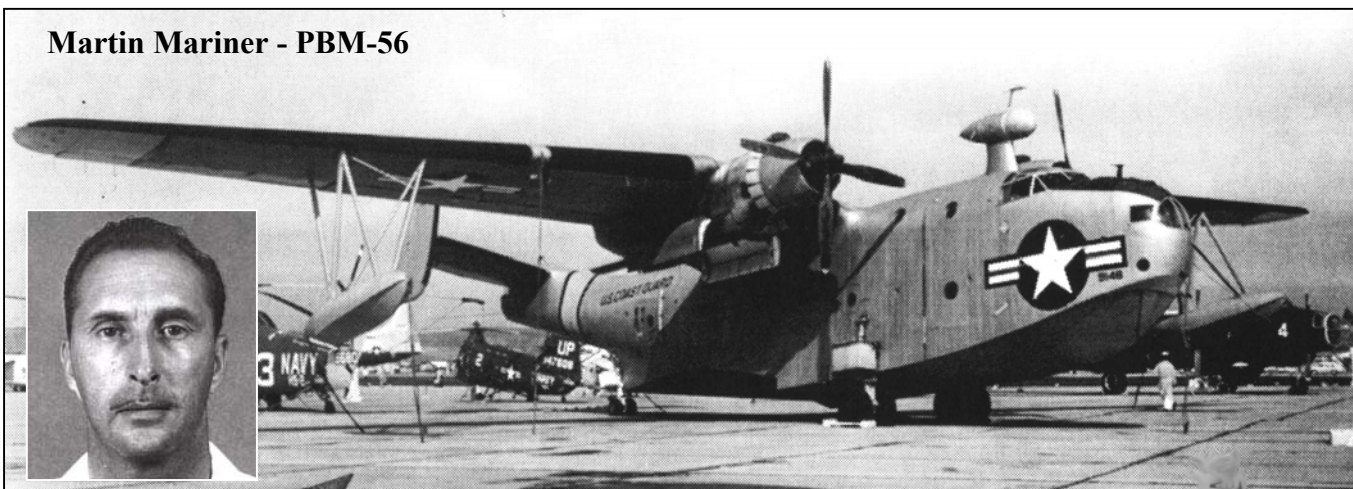
Rolf Mikkelsen
Section Activity leader

"I hope you can help me find Mr. Knut Thorsø of Norway"

Den 18. april 1999 innlöp denne anmodning pr. telefax til Kjell Aakerman, den gang Chairman and Section Leader IFFR Scandinavia. Anmodningen kom fra nå pensjonert Lieutenant Commander US Marine Corp - IFFR # 0663 John A. Weber på Hawaii. Bakgrunnen for historien var, kort fortalt denne: John tjenestegjorde som flyver for US Coast Guard i årene etter krigen, og ble den 11. juli 1947 anmodet om å planlegge og gjennomføre et ambulanseoppdrag langt ute i Atlanteren, hvor en norsk sjømann med navn Knut Thorsø hadde blitt plukket opp av et amerikansk troppetransportskip, USAT Willard Holbrook, etter anmodning fra det norske lasteskipet M/S Cypria av Bergen. Knut var livstruende skadet etter en ulykke om bord, og var overført til det amerikanske skipet som hadde lege om bord. Legen vurderte situasjonen som så alvorlig, at Knut ikke ville overleve med mindre han raskt kom til sykehus i land.

Med en flybåt av typen PBM-56, for anledningen utrustet med ekstra raketter for sikker take-off fra opprørt hav, gjennomførte John oppdraget med 8:3 timer logget flytid, sammen med et mannskap på 11.

Martin Mariner - PBM-56



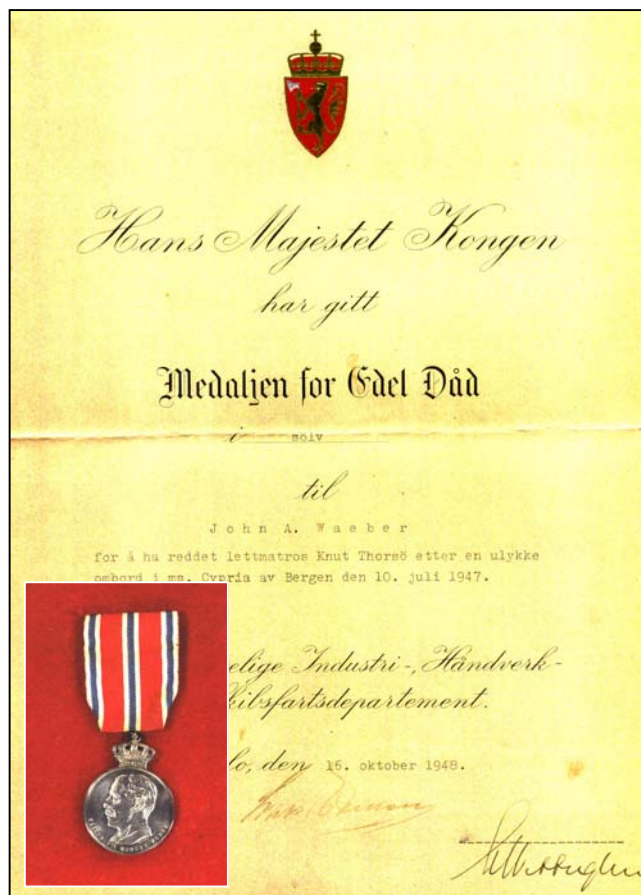
Den 16. oktober 1948 ble John overraskende tildelt Hans Majestet Kong Håkons medalje for Edel dåd, en utmerkelse som han naturlig nok var veldig stolt av.

Gjennom livet prøvde John flere ganger å finne ut hva som skjedde med Knut Thorsø, men ingen var i stand til å finne noen spor etter ham.

Da John i en alder av 82 år hadde planer om å besøke Norge som passasjer på cruiseskipet "The Norwegian Dream" gjorde han på denne måten et siste forsøk på å finne Knut, i håpet om at de kanskje kunne møtes igjen.

Kjell Aakerman sendte anmodningen til Audun med spørsmål om han "ønsket å leke detektiv". Etter å ha konstatert at navnet Thorsø er ganske vanlig i Norge, og at rederiet i Bergen ikke hadde mannskapslister så langt tilbake i tid, og at den eneste med navn Knut Thorsø var uaktuell, så virket oppgaven noe komplisert.

Men, det var jo en anmodning fra en "Flying Fellow" på andre siden av jordkloden, en veteran med en hedersbevisning fra selveste Kong Håkon, og da var det Kari mente at her hadde vi en jobb å gjøre, en vi ikke bare kunne stikke fra.



Det norske Folkeregisteret hadde ingen referanser, og utstyrt med telefonkatalogen for Bergen gikk Kari i gang med å ringe til Thorsø'ene der. En eldre dame med det aktuelle navn beklaget etter å ha prøvd alle Thorsø'ene i Bergensområdet, rederiet og alle som kunne tenkes å vite noe. Hun avsluttet sitt søk med å antyde at hun hadde en intuitiv følelse av at vår Knut måtte være fra Nordvestlandet et sted, for der var det mange Thorsø'er som hadde livberget seg som sjømenn, må vite.

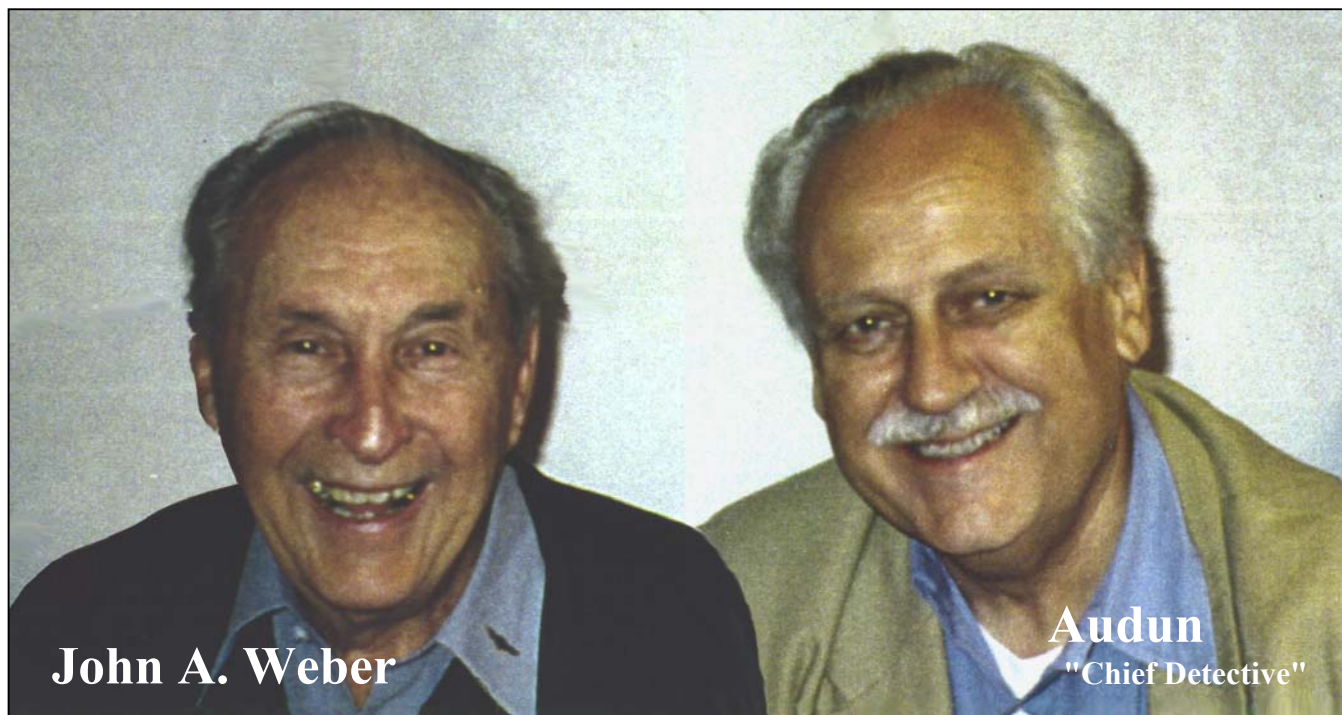
Nye utdrag av telefonkatalogen brakte oss gjennom fylkene Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og frem til Sør-Trøndelag. I Trondheim by var listen over Thorsø'er lang, men etter noen ring møtte vi en yngre mann som anbefalte oss å snakke med hans gamle bestemor oppe i Malm i Nord-Trøndelag, for det hun ikke visste om Thorsø'ene, det var ikke verd å vite!

Så endelig kom løsningen. Gamle Inga Thorsø fra Malm hadde vært gift med en bror til Knut, og kunne fortelle at Knut aldri hadde kommet tilbake til Norge, men han hadde overlevet og slått seg ned i USA. Hun hadde ingen adresse, men henviste videre til en eldre svoger (bror til Knut), i Trondheim, som hun visste hadde de nødvendige detaljer.

Den 28. april 1999 kunne vi derfor sende en hyggelig fax til Honolulu med en etterlengtet telefon og adresse, og svaret "Aloha" kom umiddelbart:

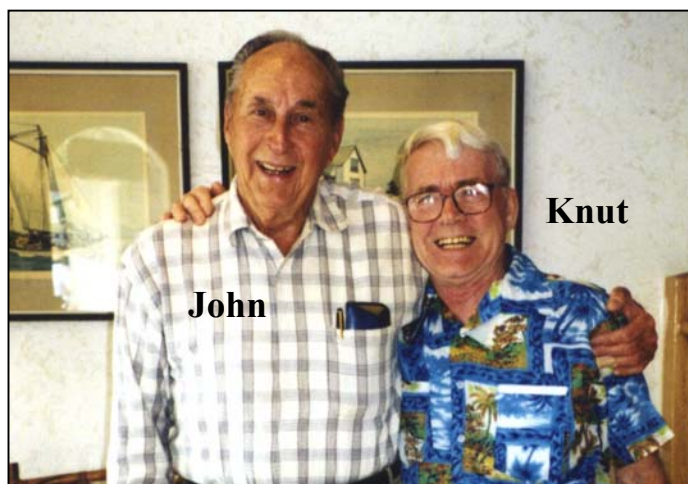
"Dear Audun, I received your FAX on Wednesday morning and marveled at the detailed amount of work that you put into my request. Only another flier would do so much. I want to thank you more than I can express with words."

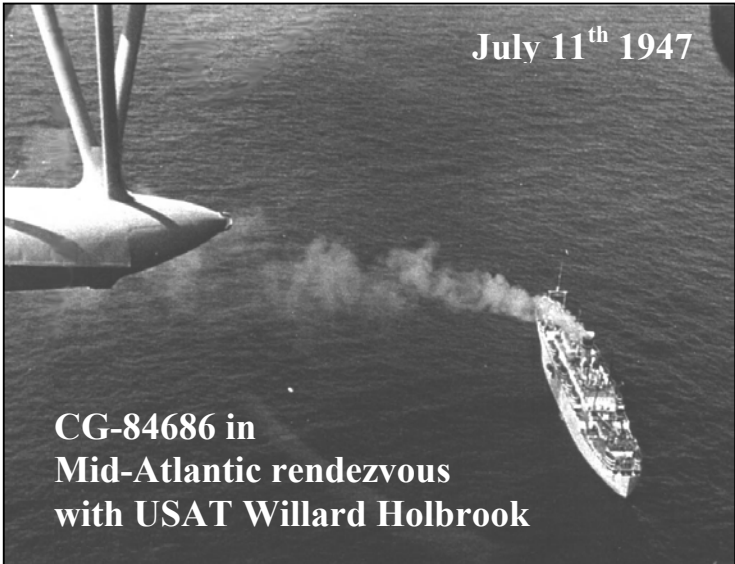
Et par måneder senere kom John og hans venninne Mildred på besøk til Norge, og i fjor fikk vi også den glede å møte Knut, som kom på sitt andre og siste besøk til Norge.



John og Knut møtes regelmessig "over there", og har funnet tonen 50 år etter et møte hvor de var avskåret fra all kommunikasjon. Knut, som akkurat hadde mistet sin kone da John ringte ham første gang, påstår nå at John har reddet livets hans to ganger, og gjort alderdommen rikere enn han i sin vildeste fantasi hadde kunnet drømme om.

Og for oss her hjemme har naturlig nok historien vært artig, og gitt ytterligere mening til begrepet "Flying Fellowship".

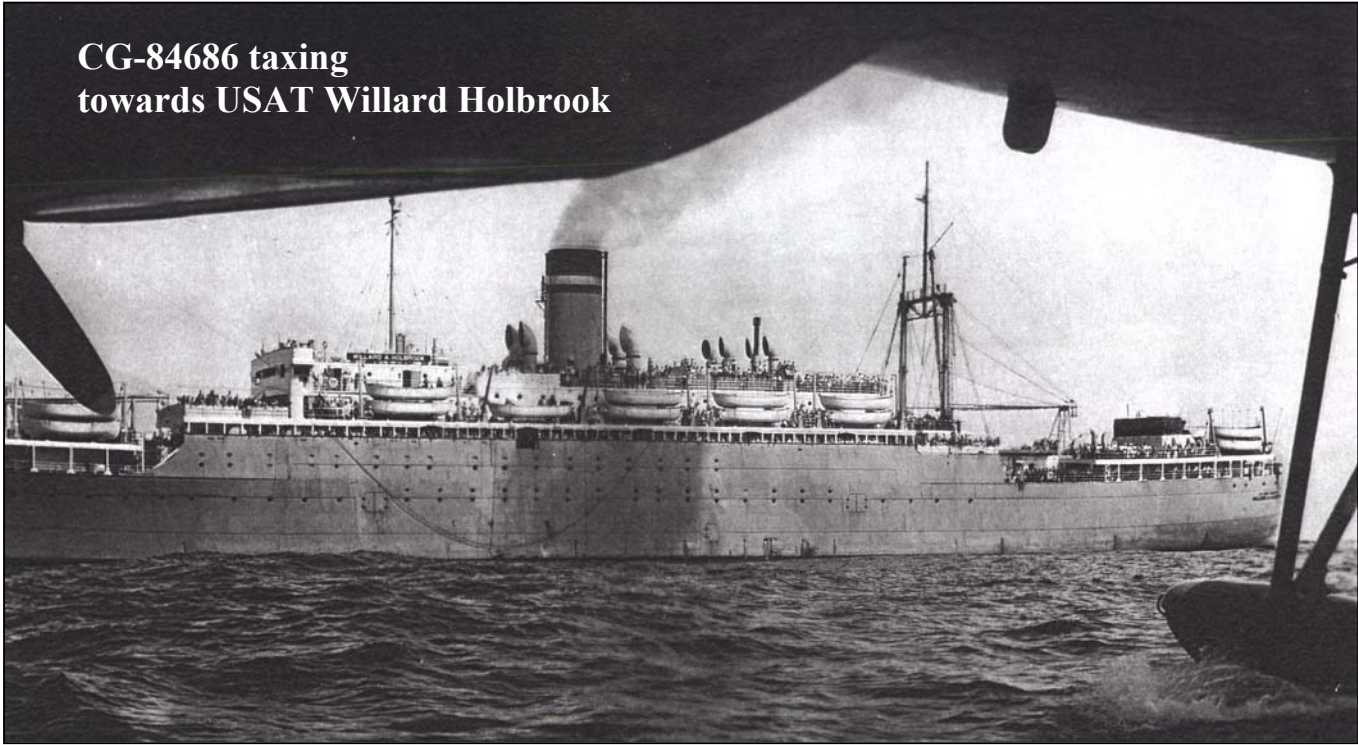




**CG-84686 in
Mid-Atlantic rendezvous
with USAT Willard Holbrook**



June 29th 1999



**CG-84686 taxiing
towards USAT Willard Holbrook**



**Welcome
on-board**



**US Coast Guard Station
Salem, Massachusetts**