



WONDERFUL FAMILY



A Rotaracters experiences with Flying Rotarians in Bruges 27-29 May 2011

As a Rotaracter I was excited when I decided to go to Bruges together with my upcoming IFFR friends. But as every other setup in the Rotary Family I experienced a great weekend together with my new Flying Rotarians friends.

At the time of the meeting I was 26 years old President of Rotaract in Denmark. Together with my new Danish IFFR friends I realized that these fellowships are open to Rotaracters as well, and with greeting from the world President Peter Moore, I had absolutely no worries about signing up for this tour.

The day raised and together with my two new IFFR friends we went to EKBI (Billund, Denmark) and within short time we were on our way to Bruges with a stopover in EDDG (Münster Osnabrück, Germany) in the F33A Bonanza.

Before the tour I didn't think that much about what age my new friends would be, but to be honest I was a bit surprised when we arrived since I was absolutely in the younger part

of the age-scale. But since it was the only time that weekend I had this thought I can only think of this age-span as irrelevant when it comes to fellowship, friendship and flying.

Well arrived to EBUL (Ursul, Belgium) and welcomed by IFFR friends, we were on our way to Bruges the first program point - "Brugse zot" - a typical Belgium beer brewery. A beer is always a good start.

There are many good things about flying but one of them is that you're always full of energy after a flight. Instead of seeing transport as a time-consuming challenge that you have to overcome, it is changed to be a great experience you looking forward to.

Saturday we started with a guided tour so we could have a better understanding of Bruges as a city. Bruges is a very beautiful city. The city center is very well maintained. The buildings have a lot of decorations and details.

After lunch we visited a chocolate museum and finally there was time for shopping. The program was as I know it from Rotaract. Not too compact, not too loose, but right as it should be.

There was time for the important thing: Chatting.

Saturday evening contained the traditional gala dinner with speaks. But still the tone was un-formal and friendly so it was yet another chance to meet new friends and talk about flying.

On Sunday we had a boat trip among in the canals of Bruges. The city is very old and what caught my attention were the many old houses- very beautiful.

And with the final experience, before I re-entered the Bonanza to fly back home, a small sightseeing tour in a new glass cockpit Cirrus SR22, I can only think back of the tour as a great experience. (Thanks to Ian for taking me into the Sky).

The trip home was via EHLE (Lelystad, Netherlands) and back home at EKBL we landed safely with a lot of good memories behind.

Already now I've promoted IFFR and other fellowships a lot among Danish Rotaracters. In future I'll do my best to keep promoting and can only say that to me, IFFR is the best of two worlds: Flying and Friendship.

Niels Kaare Hjaltelin Rasmussen

Scandinavian IFFR



Informationsskrift för medlemmarna i
International Fellowship of Flying Rotarians
Scandinavian Section

Editor och ansvarig utgivare:

Bo Johnsson
Blåklockevägen 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.iff.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	Matti Helin
----------------------------	-------------

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

Redaktören har ordet



Äntligen är sommaren här med långa dagar och ljusa nätter. Långt upp i norr kan man flyga hela dygnet! Så tanka lite mer och ta en sväng till Helsingfors och va med på årets Fly-In.

Årets upplaga blir lite extra pga. vårt 25 års jubileum. Några av dem som var med i Hamar 1986 kommer och berättar om hur det gick till.

Själv kom jag med tio år senare i Bodø 1996 och då var Fly-Inet tidigarelagt till den 5-8 Juli. Extra roligt tyckte jag då jag har födelsedag den 5 juli. Förmodligen är ett IFFR Fly-In det bästa sättet att fira sin födelsedag.

Med jag tror att arrangörerna hade tänkt till mer än så, det var naturligtvis för att vi skulle få upp leva midnattssolen.

Torsdagen den 5 juli hade Audun Johnsen anordnat ett förprogram med bl.a. ett besök i koppargruvan i Sulitelma.

På lördagen flög hela gänget till Lofoten där vi besökte en Vikingaby och blev trakterade med Vikingamat. (det fanns inte Mcdonalds på den tiden). Tyvärr blåste Vikingabyn ner året därpå men lär vara återuppbyggd.

Även då fanns ett tilläggsprogram, nämligen att flyga vidare till Nordkap men det är en annan historia.

Jag har alltid hävdad att IFFR är den bästa biten av Rotary då IFFR är mer utåtriktad och ger stora möjligheter till internationella kontakter.

Så än en gång – Häng med till Hälsingfors !

Tailwind Bo Johnsson

Chairmans spalt



Den Skandinaviske Seksjonen av IFFR har 25 års jubileum i År. Initiativtaker for stiftelsen av vår seksjon var Carl A. Steen Fra Norge som den 27 september 1986 fikk samlet 15 flyinteresserte rotarianere fra Norge og Sverige i Hamar i et stiftelsesmøte. IFFR world Chairman Charles Strasser fra Jersey var også til stede, og Hamar RK var vertskap for arrangementet. Det første styret besto av Carl A. Steen Ordførende, Kurt Bjerneby Vice ordførende, Tore Bremstad kasserer og N.A Bergquist sekretær.

Gjennom årene har vår seksjon vokst til ca 100 medlemmer over hele Skandinavia. Sammenlignet med andre seksjoner så har vi flest medlemmer i forhold til antall innbyggere i de forskjellige land som seksjonene representerer. Vi er kjent for og ha meget bra program på våre fly In og stor deltagelse av medlemmer fra andre land utenfor Skandinavia.

Årets Fly In og 25 års Jubileum holdes i Helsingfors Finland den 18 til 21 August. Programkomiteen har vært svært aktiv og fått til et meget bra program. Vi har også lagt inn en tur til St. Petersburg i Russland fra søndag den 21 til tirsdag 23 August for de som er interessert.

Håper Dere finner tid til å delta på vårt arrangement i August.

Rolf Mikkelsen

FRA CANADA TIL FLORIDA I EN C-185 SOMMEREN 2010

Sammen med mine IFFR-venner, Ellen (opprinnelig fra Halden) og ektemann tidligere Pan Am pilot Peter Wenk fra USA, deltok jeg sommeren 2010 på IFFR Canada Fly Away i ekteparet Wenks C-185. Den begivenhetsrike uken rundt i det østlige Canada ble avsluttet med gallamiddag den 3. juli, i det 165 meters høye CN Tower i Toronto med en helt unik utsikt over byen. Deretter begynte forviklingene, men ikke på Canadas territorium.



Søndag den 4. juli var avreiseditag for alle 45 deltagere, og jeg takket ja til å være med å fly med ekteparet Wenks C-185 fra Toronto og hele veien til deres hjem i Ocala, Florida: En flygning på nesten 700 nautiske mil,

en virkelig strabasjøs flytur dersom vi hadde fått værgudene mot oss. Været var bra, derimot møtte vi motstand fra annet hold – til og med et par uskyldige epler skulle vise seg å være et problem for disse folkene.

Den første flyleggen gikk altså fra Toronto til Port Huron like nord for Detroit, og det var her forviklingene fant sted, på bakken i USA. Det var i Port Huron vi måtte gjøre alt klart med fortollingspapirer og andre formaliteter. Den tidligere jumbojet-piloten Peter, som jo er amerikansk statsborger, hadde på forhånd ringt tollmyndighetene ved flyplassen og forklart at han hadde med seg en nordmann. Han fikk beskjed om at jeg måtte ha visa for å komme inn i USA, noe jeg hadde. Jeg regnet på forhånd med at samme regler gjaldt som ellers når jeg ankommer USA med et ordinært flyselskap og at jeg om bord på flyet eller før passkontroll kunne fylle ut visaformulæret på flyplassen i Port Huron.

Været var strålende på denne dagen, og etter omlag to timers flygning kom vi inn over USAs luftrom. Rett etter landing og parkering dukket de første amerikanske bevæpnede tolloffisere opp, attpåtil med hund. Det første møtet med US Custom var også begynnelsen på vårt lille mareritt på amerikansk jord.

Først måtte vi på sedvanlig vis deklarerer hva vi hadde med oss av varer, og deretter gikk de gjennom våre papirer. Det viste seg da at mitt visum var ugyldig siden vi først skulle ha vært innom tollmyndighetene ved en US-grensestasjon mot Canada. Der skulle vi ha fått visumet behandlet og godkjent før flyg-

Fortsättning från sida 3

ningen og landingen i Port Huron, siden det i Port Huron ikke fantes slike byråkratiske faciliteter.

Vi fikk to valg: Enten fly tilbake til Canada å oppsøke nærmeste grensestasjon som kunne behandle visum-søknader. Eller godta en bot på 535 US-dollar for innreise til USA uten gyldig visum – for deretter å bli med til nærmeste grensestasjon om lag syv kilometer unna og der få behandlet og godkjent papirene.

Så dette med eplene...

"Another problem", som den ene tollbetjenten sa.

Mens vi diskuterte hva vi skulle gjøre, begynte den ene tollbetjenten grundig å granske flyet vårt. Der fant han nisten min: to epler i en liten pose, som jeg hadde glemt å deklarerere. Det ble av dette skikkelig bråk, og det var da denne replikken falt, noe som gjorde meg virkelig urolig: "Nå har du et annet problem", sa han.

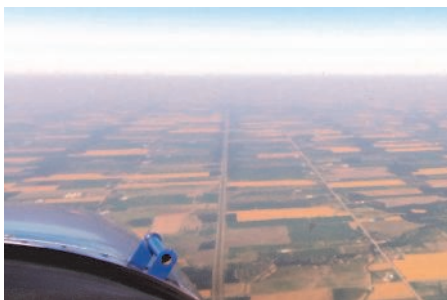
Tollmyndighetene skulle vise seg å være ekstremt strenge med innførsel av frukt, og de ville derfor gi meg ytterligere en bot på 1000 US-dollar for denne "tabben". Vi fikk nesten sjokk, det var som om fruktsukkeret steg rett opp i hjernen på oss alle. Men etter at vi fikk summet oss, bestemte vi oss i alle fall å godta den første boten. Vi reiste umiddelbart i taxi etter tolloffiserene, til nærmeste grenseovergang. Der betalte jeg den første boten og fikk ordnet papirene på vanlig måte.

Og heldigvis glemte tolloffiseren helt dette med eplene, et opptrinn som virkelig kunne ha satt reisebudsjettet i totalt ubalanse. Eplene hadde jeg for øvrig ikke annen intensjon med enn å spise dem underveis: matpakke, som vi kaller det her til lands.

Jeg opplevde nok tollmyndighetene i USA som litt for korrekte, til tross for at de "glemte" epleposen. Noen ville sikkert si at de kunne minne om det hemmelige politiet til en viss herremed bart under siste verdenskrig. Vi hadde riktignok ikke satt oss inn i prosedyren. Men de virket noe arrogante, som om de skulle vise makt. Lover og regler gjelder der også, som andre steder, men litt mer fleksibilitet kunne en nordmann forvente seg. Norsk blod renner jo i årene på de fleste hvite amerikanere, ja, kan hende også i årene til amerikanere av andre folkeslag. Det norske folk har jo vært på reisefot i uminnelige tider.

Nok om disse forviklingene som til slutt endte godt. Etter dette trøbbelet, som varte i tre-fire timer, kom vi tilbake til Port Huron. Der tok vi av og fløy til Ann Arbor i Michigan, en by som ligger like syd for Detroit. Der bor sønnen til ekteparet Wenk. Vi landet der den 4. juni og hadde en hyggelig kveld med sønnens familie, venner og naboer, på tradisjonelt amerikansk gjestfritt vis på den amerikanske nasjonaldagen.

Mandag 5. juli skulle vi prøve og fly helt hjem til Ocala i Florida, hvist været tilot det med en melomlanding. Vi stod tidlig opp, kom til flyplassen i Ann Arbor der flyet allerede var tanket og sjekket av servicefolkene. Været sydover var videre fantastisk flott. Vi fylte ut flightplan til Allendale i South Carolina. Om lag klokken 09.30 var vi i luften.



Vi fløy over et gigantisk landbruksområde, med åkre så langt øyet kunne se. Himmelen var nesten skyfri, vi steg til 9500 fot og fikk videre en kjempeflott tur sydover. Etter cirka halvannen times flytur passerte vi fjellkjeden Appalachene som strekker seg fra Newfoundland i Canada til Alabama, USA. Etter 4 timer og 40 minutter landet vi på Allendale County Airport i Syd Georgia etter å ha fløyet over til sammen seks amerikanske stater – en meget flott og vellykket tur.

Etter en times pause med avslapning, mat og ny tanking, var vi klare for siste etappe til Ocala, Florida, en to timers tur. Været var i utgangspunktet bra, men vi ble advart mot tordenbyger og regn som var vanlig på den tiden av året. Vi hadde byen Savannah, syd i staten Georgia, som alternativ landingsplass. Til tross for de dystre spådommene om været, gikk sisteetappen helt smertefritt. Bare like før vi satte hjula på bakken på Leeward Air Range i Florida, cirka klokken 18.30, møtte vi spredte byger. Regnet møtte oss kun de siste 15 minuttene av flyturen.



Å komme til Ocala i Florida var som å komme hjem. Siden vi ankom noen dager før schedule, fikk jeg et par-tre ekstra dager i USA, som ble benyttet ved swimming-poolen og på Daytona Beach. Forretningene hjemme skjøttet jeg via mobilen og Internett. Hjemreisen til Norge skjedde med Virgin Atlantics Boeing 747 via England og nokk en minnerik IFFR opplevelse var over.

Rolf Mikkelsen

Efter Konvention i Montreal 2010



Efter konvention i Montreal 2010, drog 65 flyveentusiaster og deres forstående partnere mod Quebec. Ikke i fly men i bus. Turens første ben var ramt af lavt hængende skyer og regn, men til Quebec kom vi 250 km langs St. Lawrence floden. Byen der er grundlagt i 1605 og den charmerende gamle bydel er helt som en europæisk by fra dette tidsrum. Absolut en by der bør besøges dersom man er på de kanter. Den næste dag var vejret fint og vi begav os tilbage til Montreal for at samle flyene op og drage videre det rette element mod hovedstaden Ottawa. I denne del af Canada er der ikke langt mellem byerne. Så efter en times flyvning lagde vi an til landing i Rockliffe der ligger få km fra Ottawa city. Jeg selv fik et lift med Ellen og Peter Wenk i deres Cessna Skymaster 185. En rigtig out back fly med hjul de rigtige steder. Flyvepladsen rummede også et fly museum som vi besøgte medens vi ventede på resten af selskabet samt dem der tog bussen skulle ankomme.

I Ottawa fik vi set parlamentet, the War museum og enkelte af os drog ud for at se en ride



opvisning af det berømte Canadiske Mountain Police. Der var ganske stor rift om at blive fotograferet med sådan en ved sin side af vore kvindelige rejsefæller, hvorfor er stadig ikke rigtig gået op for mig!

Departure fra Ottawa forløb planmæssigt. Jeg havde nu fået plads hos en af de Canadiske arrangører, Dean Pepper, i hans turbo Arrow. Et rigtigt fint flyvejern, som jeg fik fornøjelsen af at flyve med i på resten af turen. Vejret var fint og foran lå 1 time og 40 minutters flyvning over skov, skov, skov, en lille sø og så meget mere skov. Skikkerhedsudstyr i flyet var her ikke en gummibåd, men en sav og tændstikker! Vor destination var Perry sounds, der er et naturområde ved en af de store søer ret vest for Ottawa. Banen lå i en klynge træer så det var fint at have GPS om bord da banen var svær at se på selv kort afstand.. Perry Sounds ligger ud mod en af de store søer og Skandinaverne, især nordmænd og svenskere, følte sig straks hjemme, ved de mange fjorde og skovklædte kyster. Området ligger smukt blandt 30.000 øer. Vi blev indkvarteret på et Ressor og der blev tid til at sejle i Kano og tage en tur på Mountain Bike. Naboen fodrede de vilde bjørne, hvilket så afgjort var en uskik. Det resulterede dog i at vi fik set en enkelt brunbjørn.

Hele turen var kendetegnet af god organisering og et afslappet tempo, dog fyldt med aktiviteter, som man selv kunne tilpasse. Fra Perry sounds gik turen mod syd til Toronto, hvor vi landede i deres City Airport. Det er meget fascinerende at ligge på finalen hen over havnen og se op på CN-Tower der med sine 1100 fod rager godt

op. Efter landingen og en kort tur med færgen var vi midt i Toronto og der vare sågar Canada Day, så der var lagt op til fest i byen. Middagen blev indtaget på et cruise på Lake Ontario hvor der også var lejlighed til at se det store festfyrværkeri i anledningen af Canada Day. Dagen Efter gik turen med bus til Niagara Falls, hvor alle blev godt gennemblødt under turen med båden Lady of the mist og fik tanket op på en lokal vingård. Ja, de dyrker skam vin i Canada!

Den følgende dag var vi en lille sluttet flok der fløj til London, altså London Ontario, hvor Dimond fabrikkerne har hjemme. Vi fik en meget speciel og super rundvisning. Det er lige ved at jeg kunne blive overbevist om at sådan en plastik flyver er OK. Der bliver gjort meget for at kvalitetskontrollerer alle faser af fremstillingen, så ligheden med fremstilling af plastik skibe er meget fjern. Efter frokost fløj vi retur og så var det tid til det store farvel Party.



Som blev afholdt i 250 meters højde, på den roterende restaurant i CN Tower. Fremragende mad, fin stemning og en fantastisk udsigt. Vi blev der til mørket brød frem og lysene på USA kysten tonede frem i horisonten. En værdig afslutning på endnu et fantastisk fly-around der efterlader mange minder og nye venskaber. Tak til Dean og Bob som arrangerede et enestående fly-around.

Svend Andersen

Lars Gibson

Avtalsenlig lunchpaus—Tankanläggningen

SUDAN REDIVIVA

Hemresan från Sudan hösten 1958 hade givit mig s.k. blodad tand, och 1959 års resa söderut hade mellanlandningar i Moskva, Budapest och Istanbul på vägen till Khartoum. Detaljerna får vänta till en annan gång, men om hemresan står att läsa längre ner.

Hos Fison's Pest Control var det mesta sig likt. Tekniske Chefen Rangit Kumar hade under lågsäsongen satt flygplanen i gott skick. En positiv förbättring var, att vi nu hade fått en bättre mobil mekaniker än förra året. Dessutom ännu mera mobil, ty vederbörande var redan influen på Auster och kunde förflytta sig snabbt mellan de olika baserna. Det var den mekaniker, vilken jag hade bett att få ta med mig, nämligen Veinö Suomalainen. Året därpå kom han till Sudan som besprutningspilot. och sista gången vi sågs i Sverige var han pilot på en DC 7:a i chartertrafik.

På begäran av vår chef i Sudan hade jag även tagit med mig en kollega från AB Jordbruksflyg. Denne placerades - läs och häpna - som taxipilot på en Piper Tri Pacer! Det kunde ju bara sluta på två sätt. Turligt nog på det bästa sättet; han och de tre (3) passagera överlevde en nödlandning i öknen. Läs mera i Flygskränikor 4.

Bomullsfälten var fortfarande enorma. Och landningsstråken lika smala. Boyarna som slet hårt i värmen för att blanda kemikalierna var lika ambitiösa som tidigare, trots att bekämpningsmedlen blivit effektivare och därmed fått en ännu värre odör.

En skillnad mot föregående säsong var, att jag kunde effektivisera mitt arbete i större utsträckning. Eftersom jag visste flygtiden från vår depå ut till ifrågavarande strip, kunde jag starta i mörker och sedan landa, då dagsljuset så tillät. Boyarna kom snabbt på plats!

På kvällen omvänd procedur, en sen start från strip-en men i så god tid. att hjulen tog mark i stort sett samtidigt som mörkrets så kallade inbrott. Mörkaste Afrika gör skäl för epitetet, och är ingen bra plats för ren mörkerflygning.



Dessutom hade jag lärt mig att planera lunchrasten. I och med att jag visste hur många lass á chamsa (50) imp. gls. som motsvarade mängden i kemikali-tankern, kunde jag före sista starten förbereda min måltid. Det gick så till att burken med corned beef ställdes in under motorhuven på lämpligt avgasrör och var således färdigvärmad efter landningen. Därpå: öppna a) motorhuven och b) konservburken. Denna kom säkerligen till återanvändning. Medan jag "njöt" av maten med isvatten som måltidsdryck, kunde boyarna blanda nästa omgång vätska.

Denna effektivisering i förening med att den inledningsvis

nämnde "Suommen" tog hand om eventuella "snags" samt gjorde de periodiska tillsynerna nattetid, hann jag med att under en månad flyga 156 timmar. Dessutom kunde föregående års rekord ökas med 30% till totalt 40.000 feddans.

DIVERSE SKITSNACK INKLUSIVE LOKALKÄNNEDOM

En gång, då det var väl hård vind för en meningsfull besprutning, blev jag av boyarna inbjuden till "chai" i deras tält. Ordet låter som, 'tjej' på romani, men finns över hela det islamska språkområdet och betyder te. Efter te-pausen beklagade sig pojkarna, att deras vattenfilter inte fungerade. - U/s kan i detta fall översättas med "utan sil". Detta innebar, att teet hade samma grumliga färg, som det nilvatten, vilket användes för tillredningen.

Under återflygningen förstod jag, varför jag fick sådana magsmärtor, att de ej kan/bör återges i tryck. Tryck var det verkligen i den del av kroppen, där ryggen byter namn. Kort sagt skit med avföringen. Det var bara att landa rakt fram. Som i Gottröra. Med den skillnaden att flygplanet var helt. Snabbt upp med dörren och snabbt ur planet. Ännu snabbare ned med byxorna för att göra hög, som en av mina lekkamrater hade lärt sig att kalla denna åtgärd.

Vid hemkomsten skulle jag öppna låset till det lilla bagagefack, som en del av läsarna vet, finns nere till höger bakom förarstolen. En del vet säkerligen, att den enklast öppnas med den runda delen av en hederlig ölöppnare. Den saknades och hade antagligen hasat ur byx-

fickan vid ovannämnda nödläge. Man kan även använda en slant för öppnandet, ifall man är stadd i kassa, men det är lätt att slinta (förlåt).

Däremot kan i varje fall inte jag öppna en ölflaska med ett mynt, men det fanns ju hjälpsamma kollegor, så kvällen var räddad. Dock var saknaden av detta universalverktyg stor, och nattsömnen störd.

Följande morgon flög jag ut till gårdagens nödlandningsplats, landade och taxade fram till mitt favoritverktyg. Eftersom Sudan var - och kanske fortfarande är - Afrikas största land med 99,99% öken, anser jag mig ha ganska bra, lokalkännedom. Nästa utmaning är att hitta en nål i en höstack.

Här kan även nämnas om en reklamation, vilken en av 'våra kunder' gjorde. Vederbörande hävdade, att jag inte hade besprutat hans fält i enlighet med hans beställning. I och för sig kunde jag ha gjort om jobbet, ty fältet var inte mycket större än en fotbollsplan. Men i så fall hade bomullsplantorna blivit sönderbrända.

Eftersom han och jag hade två olika modersmål, kan jag inte direkt påstå, att ord stod mot ord men vi var i varje fall oense. På något sätt lyckades farmaren turligt nog få tag på min supervisor. Deras konversation förstod jag inte mycket av, men min arbetskamrat lär ha frågat kunden huruvida han hade känt den äckliga odören av besprutningsmedlet. "Jovisst men jag trodde det var kaptenen som hade släppt en s.k. rökare alternativt bajsat i byxan".

ÅRETS MALÖR(ER)

Mot slutet av besprutningssäsongen var det vanligt, att ledningen från vätsketanken till spridarna under vingen (se förra

numret) blev mer eller mindre igensatta. Detta kunde vanligtvis åtgärdas med att öka trycket. Vid ett tillfälle medförde denna tryckökning brott på ledningen. Hela förarhytten blev sprutad. Det var som att stoppa huvudet i en mjölkhink.

Snabbt upp med instigningsluckorna och ut med huvudet för att andas frisk luft. Likaledes snabbt tillbaka till landningsstråket. Ännu snabbare ner i närmaste kanal. Vattnet var inte särskilt rent (jmf ovan betr. tevattnet), men det gick i varje fall att tvätta sig i det. Ett par gånger för säkerhets skull.

Sedan tillbaka till basen och till badkaret i vår bungalow. Där blev det både sköljningar och duschdito. Det jag fått på mig var alltså sådan vätska, som man tar död på insekter med! Om någon tycker mig uppträda egendomligt efter detta, må det vara hänt. Ibland överlever men, ibland inte.

Frågan är, huruvida denna händelse har något samband med de märkliga trötthetsymptom, vilka jag upplevde senare under säsongen.

Under lågflygningar kände jag mig mycket trött, men kunde turligt nog hålla mig vaken, en halv meter över grödan. Hela tiden tänkte jag på, hur skönt det skulle bli med god natts vila. Men den vilan infann sig inte. Nästa dag - och natt - samma situation. Hur länge det höll i sig, minns jag inte. Men som sagts ovan, ibland överlever man. Ibland inte.

LÄSNING OCH LÖSNING

Ett fritidsintresse i Sudan var att läsa flygtidtabeller. Således kunde jag planera min hemresa med Beirut som första anhalt och sedan med KLM ända till Bromma via Amsterdam. Fission's ville ha mig kvar så längre

som möjligt i händelse av plötsligt besprutningsbehov, varför platsbeställning inte kunde göras i god tid. Från BEY fanns det dagen före julafton 1959 inget ledigt säte, men jag bevakade min plats som nummer ett på väntelistan och kom med.

Dock var ifrågavarande DC 6:a från Tokio försenad. Väl ombord förklarade jag, att anslutningen i Holland inte skulle klaffa. Som dessvärre i flygbranschen skjuter man problemen framför sig och förklarade glatt, att ombokning säkerligen är förberedd. "Ja det blir i så fall en Caravelle från SABENA på julafton. Tror ni verkligen, att det då råkar vara en plats över?".

"Det får bli en annan lösning".

"Denna andra lösning skulle kunna vara, att jag i Rom flyttas över på den ALITALIA-maskin, som går till Stockholm".

"Rätt tänkt, men deras terminal ligger på andra sidan av aerodromen"

"Newer mind, om ni håller ångan uppe, hinner vi i tid till Düsseldorf. Där har Swissair en Metropolitan direkt till STO"

När KLM taxade in i DÜS stod ifrågavarande aerodyn med högermotorn i gång och instigningstrappan nedfäld. Det var således bara att ta bagage, en väska å 6 kg med svag doft/lukt av bekämpningsmedel, och springa över till deras samarbetspartner inom IATA. Sedan dess har KLM varit mitt favoritflygbolag. Själv hann jag hem och fira jul med min egen favorit. Bröllopsresan var avslutad!

Lars Gibson

anm. "Travel light" blandas ibland ihop med att "resa lätt packad"



International Fellowship of Flying Rotarians IFFR Scandinavian Section

Fly In to Helsinki (EFHF) from Thursday 18th until Sunday 21th of August 2011

The International Fellowship of Flying Rotarians Scandinavian Section, invites all national and international members of the fellowship and their families to the Capital of Finland, Helsinki



Thursday 18 August (all hours LT)

Until 15:00. Arrival at the airport of Malmi Helsinki (EFHF) Coffee, snacks and transportation to the Holiday Inn Helsinki-Vantaa Airport hotel.

17:00 Bus transfer to the Finnish Aviation Museum. Dinner at the Museum.

21:00 Transfer to the hotel.



Friday 19 August City sightseeing for participants not on fly out

09:00 Departure by buss to Malmi Airport and city of Helsinki.

14:30 City and surrounding sightseeing by bus.

15:00 Return to the hotel.

19:00 Dinner at the hotel.

Friday 19 August Fly Out to Vampula Airport (EFVP)

09:00 Departure by bus to Malmi Airport (EFHF) Flight to Vampula for light lunch and sauna.

15:30 Return to the hotel from Malmi airport.

19:00 Dinner at the hotel.



Saturday 20 August

10:00 Boat trip in Helsinki archipelago. Light lunch on board.

14:00 Arrival in Helsinki. Free time for visitors.

19:00 Gala dinner at Helsinki Restaurant.

23:00 Return to the hotel.



Sunday 21 August

09:00 IFFR Scandinavian Section meeting at Hotel.

11:30 Departure and Farewell.

OPTION: Sunday 21 to Tuesday 23 S:t Pertersburg, Russia, see separat program.

If you want more information contact the Fly-In Team organizer:

Raimo Makkonen +358 405 000 414 raimo.makkonen@kolumbus.fi

Det är 25 år sedan Scandinaviska sektionen av IFFR bildades 1986 i Hamar, Norge. Hur det gick till finns att läsa på vår hemsida www.iffr.net. Vårt 25 årsjubileum firar vi i Helsingfors, Finland den 18 till 21 augusti 2011 med ett Fly-In. Direkt efter jubileumet finns, som option, en möjlighet att delta i en tre dagars bussresa till S:t Petersburg den 21-23 aug. Raimo Makkonen och hans mannar jobbar för högtyck med arrangemanget. Sista anmälningsdag är 1 Aug 2011.

Vi ses i Helsingfors !