



Scandinavian IFFR

Nr 1, mars 1999

Nya medlemmar

Göran Edgren, Skarsjö 13, S-78193 BOR-LÄNGE, Sverige. Classification: Air serv sales mgm. Member of Borlange Domnarvet Rotary Klubb. Airport: ESSD Dala Airport

Lars-Erik Englund, Jungfrugatan 4, S-114 44 Stockholm, Sverige. Classification: Publ. def air force. Member of Stockholm-Gamla Stan Rotary Klubb.

Karl-Göran Eriksson, Gudingsgränd 5, FIN-22100 MARIEHAMN, Finland. Classification: Building material trade, SA, Member of Mariehamn Rotary klubb. Airport: EFMA Mariehamn.

Harald Halvorsen, Lunnerveien 5, N-2040 KLØFTA, RANA, Norge. Classification: Civil Aviation. Member of Kløfta Rotary Klubb

Carl Lindhé, Freden, S-186 92 Vallentuna, Sverige. Classification: Member of Vallentuna Rotary Klubb. Airport: ESKE Barkaby

Kjell Henrik Neeraas, Knut Jaegersvei 28, N-8600 MO I RANA, Norge. Member of Mo i Rana Rotary Klubb. Classification: Fiskindustri. Airport: Rossvoll

Vi önskar dessa nya medlemmar hjärtligt

Hjälp gärna till att värva fler IFFR medlemmar. Vi behöver bli fler som sprider kunskap om flyg bland icke flygande rotarianer.

I detta nummer finner du bl.a.

IFFR calendar	sid 2
Årsmöte och Fly-In i Nyköping	sid 3
Årets "flytur 99" - Norskt jätte fly in till Mariehamn	sid 4
IFFR Påske Fly Inn på Fagernes	sid 5
Möte med IFFR vänner i Italien	sid 6

Internet adresser

GP&C GPS system, En mycket bra presentation av bl.a. Håkan Lans berömda GPS system.

<http://www.gpcsweden.com/>

Per Strömhaug har uppdaterat de sidor där han presenterar Skandinaviska sektionen med bilder från Bornholm. Här finns också länkar till andra rotary och IFFR sidor.

Adressen är:

<http://home.sol.no/~pestro/iffri/>

IFMR Motorcycling

<http://www.sweden.ifmr.org/>

IYFR Yachting <http://www.inter.nl.net/users/F.Keller/IYFR.html>

Scandinavian IFFR

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

Editor Sven-Erik Jönsson
Stenhuggarevägen 36B
S-310 42 HAVERDAL
tfn/(fax) bost. +46 35 51498
tfn arb. +46 35 149350
telefax arb +46 35 157655
E-mail: **sven-erik.joensson@halmstad.mail.telia.com**

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

Scandinavian Section of IFFR Styrelse 1998/99

Chairman	Kjell Åkerman
Secretary	Audun Johnsen
Treasurer	Lars Österbom
Data-coordinator	Bo Näsell
Editor	Sven-Erik Jönsson
Arkivarie	N.A Bergquist
Section leader	Per-Olov Pettersson
Country Leaders	Poul-Erik Christensen DK Gustav Rosenlew FIN Per Nygaard-Østby N Sven Iverström S
Revisor	Sture Söderberg
Valberedning	Bengt Hellsten och N.A Bergquist.

Please send information to me about coming IFFR activities to make the calendar as complete as possible.

CALENDAR of IFFR happenings

1999, May 21-23, European International Meeting, Norwich, U.K.

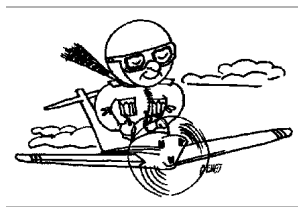
1999, June 18-26, Post convention fly around. AUSTRALIAN TOP-END FLY-TOUR.

1999, Augusti 20-22, Nyköping, Sweden. Scandinavian section Fly-In and annual meeting. Contact P-O Pettersson res. +46-155 281605, bus. +46-155 280411 or fax +46-155 280425.

1999, October. West Australia Fly-in.

2000 March Caloundra, Australia Fly-in.

2000, June Post convention fly around -



Rättelse:

I förra numret av detta medlemsblad blev det tyvärr fel namn på vår revisor, där jag skrev att han hette Sture Strömberg. Rätt skall vara **Sture Söderberg**

ÅRSMÖTE 1999 OCH FLY-IN I NYKÖPING, SVERIGE

IFFR årsmöte 1999 kommer att äga rum lördagen den 21 augusti i Nyköping, Sverige. Som traditionen bjuder kombineras detta med ett Fly-in och andra trivselarrangemang.

Nyköping är en liten kuststad belägen 100 kilometer sydväst om Stockholm utmed Europaväg 4. Staden är residensstad i Södermanlands län med cirka 30 000 invånare. Även ledningen för länets landsting finns i Nyköping. Arbetsmarknaden domineras följaktligen av tjänstesektorn som tillsammans med stålverket SSAB i grannstaden Oxelösund ger en stor del av arbetsförsörjningen. Båda städernas största tillgång är närheten till den vackra sörmländska skärgården.

Knappt en mil nordväst om Nyköping finns Stockholm-Skavsta flygplats. Tidigare var flygplatsen hemvist för en av landets största flygflottilljer och följaktligen då en militär flygbas som den civila flygsidan inte hade tillgång till. Men i början av åttitalet tog kommunen över och lät utveckla Skavsta till en civil regionalflygplats. Idag är över 800 personer sysselsatta där. Skavstas militära och civila flyghistoria visas i ett litet men intressant museum på flygplatsen.

Skavstas största arbetsplats är Nyge-Aero AB, inom flygkretsarna välbekant Piper-agent, med sina 125 anställda. Det svenska kustbevakningsflyget har Skavsta som hembas, liksom även t ex SAAB Helikopter AB och AB Trygg-flyg, samt en livaktig flygklubb och fallskärmsklubb. Vid flygplatsen finns också en skola som utbildar bland annat flygmekaniker, flygtekniker och personal till flygplatsernas brand- och räddningstjänster.

Ryanair med flera dagliga flygningar mellan London och Skavsta, som i det här sammanhanget benämns som Stockholm South.

Från sommaren 1998 är Skavsta som första flygplats i Sverige privatiserad. Nyköpings kommun sålde då flygplatsen med byggnader och 90% av aktierna i flygplatsbolaget till det engelska fastighetsbolaget TBI som också äger andra flygplatser i England, Irland och USA.

Programmet för fly-in-dagarna är ännu inte helt klart, men en tonvikt på flyget är en självklarhet och säkert även av det största allmänna intresset. Men vi ska nog även hinna med en tur i skärgården, där vi får möjlighet att njuta av den unika och vackra naturen som gränsar hav från land. Kanske kan vi också få tid till besök vid någon annan av de sevärdheter området har att bjuda.

Vi samlas på flygplatsen fredagen den 20 augusti mellan klockan 14 och 17. Hemresan beräknar vi till eftermiddagen på söndagen. De centrala hotellen i staden är förbokade och mellan flygplatsen och stan kommer bussar att gå. Vad deltagarekostnaden kommer att bli är ännu inte klart. Prisförhandlingar pågår liksom undersökning av möjligheten till sponsormedverkan. Givetvis bjuder flygplatsen på gratis landningar och fri parkering.

Som Section Activity Leader hoppas jag att vi får några trevliga och givande dagar i Nyköping och jag ser fram mot ett stort deltagande, inte endast av sektionens medlemmar med respektive, utan även från andra delar av "IFFR-världen".

”ÅRETS FLYTUR 99” - NORSKT JÄTTE FLY IN TILL MARIEHAMN



En del av flygplanparkeringen vid 1997 års fly-in till Mariehamn..

För tredje året i rad arrangeras den sista weekenden i maj ett norskt flygrally till Mariehamn. Arrangörerna vänder sig i första hand till sina landsmän men framhåller att alla som vill ställa upp är hjärtligt välkomna till Åland den 28-30 maj. Syftet är att få så många som möjligt ”på vingar”, icke minst de mindre erfarna piloterna, som annars drar sig för längre (ut-lands)flygningar. Framför allt önskar arrangörerna att få flygintresserade av alla åldrar och behörigheter samlade till en lättsam träff under den årstid då naturen och flygvädret (förhoppningsvis) är som bäst



En Norsk Lanceair i 1997 års fly-in

Senaste års ”årets flytur” lockade en bra bit över etthundra (!!) ekipagen till Åland, främst norska men också ett betydande inslag från övriga Norden. I planpaletten ingick några intressanta veteranplan och flere förtämliga hembyggen. Deltagarna umgicks under de tre dagarna bl.a. kring korvgrillning, utflykter samt en stor bankett på lördagskvällen.

Arrangörerna hoppas på minst lika många deltagare och lika bra väder i år som i fjol. Nytt i programutbudet blir ett reseflygseminarium som hålles på lördagsförmiddagen. Läs mera om projektet på Internet: <http://home.sol.no/~jahanse/flytreff/fly->

Eftersom ”ÅRETS FLYTUR -99” i hög grad kan vara ett tillfälle också för flygande rotarianer att vädra vinterdammet av planen har jag tagit mej friheten att komma med ovanstående tips.

Du IFFR broder jämte spouse, barn etc. som nu börjar leka med tanken att deltaga; hör gärna av Dig till undertecknad

specielle ønskemål t.ex. betræffande golfning, utflykter, bilhyrning etc. hjælper jeg gjerne till i mån av möjlighet. Notera också att Mariehamns Rotary möts på fredagar kl. 12 så varför inte flyga in redan på torsdag och anslå fredag till "rotarylappning", golf, sightseeing eller bara avkoppling?

*Med bästa IFFR-hälsning
Bengt Hellsten, Mariehamn*



Saab Safirer på linje i Mariehamn år 1997

IFFR PÅSKE FLY INN PÅ FAGERNES, ENFG

IFFR NORGE innbyr IFFR medlemmer til fly inn på Fagernes, ENFG påsken 99.

Fra 27.03.99 til 05.04.99. Medlemmer av Norsk Aeroklubb som utøver motorflyging, seilflyging og falskjermhopping har i de siste 12 år vært samlet med familier på Fagernes for å utøve sine flyaktiviteter kombinert med skiaktiviteter som hører påsken til. Vi har vært år samlet ca 50 personer, og vi bor på Quality Fagernes Hotell til meget gunstige priser. Vi i IFFR er velkommen til å delta sammen med medlemmer av Norsk Aeroklubb.

Fly og luftfartsaktivitetene foregår på Fagernes lufthavn ENFG eller på 1000 x 30m

brøytet bane på Strandefjorden, 200m fra vårt hotell. Fagernes ligger nær Jotunheimen å innbyr til flotte naturopplevelser ved å fly inn over isbreer og fjelltopper på over 2500m. For seilflygere er det også idielle forhold for bølgeflyging fra Fagernes.

Quality Fagernes Hotell er et internasjonalt konferansehotell med meget god standard. Hotellet har svømmebasseng, trimrom og lekerom, diverse restauranter og barer. 5

aktiviteter for barn.

For de som ønsker å stå på ski er det flere ski og alpinanlegg i nærheten, det nærmeste er ca 15 min bilkjøring fra hotellet.

Våre priser på hotellet for påsken er som følger:

3- 5 døgne Helpensjon NOK 620,-. Halvpensjon NOK 545,- pr person

Barn 6-15 år 50% modrasjon på foreldrenes værelse.

Barn 0 - 5 år fritt på foreldrenes værelse.

For IFFR medlemmer som kommer med fly vil IFFR Norge sørge for at det står bil tilgjengelig på hotelet.

Håper mange av våre medlemmer med familie har anledning til å delta på vår Fly-Inn på Fagernes denne påske, Selv har jeg vært på Fagernes med min familie 11 påsker på rad. Ønskes ytterligere informasjon, brosjyrer over hotellet eller andre aktiviteter i nærområdet kontakt meg på telefon priv +47 69349149, jobb +47 69349149, mobil +47 90116049.

Möte med vänner i Italien



Giorgio och Danilla Rizzi samt Adrian Sandri på Ristorante Altopascio i Milano

Den 10 till 11 januari skulle en medlem i vår flygklubb i Halmstad åka till Italien. Eftersom det var ett tag sedan han flög vår Sartoga, bad han mig följa med. När han talade om att han och hans affärsvänner skulle till Varese i norra Italien svarade jag ja direkt, eftersom jag visste att det var här som vår IFFR vän Adriano Sandri bor. Adriano har i snart 10 år varit en trogen gäst på våra Skandinaviska möten. Vi hade i Bottlang VFR guide konstaterat att det fanns ett flygfält i Varese och jag ringde upp Adriano och talade om att vi hade planer på att flyga ned. Han berättade då att det inte fanns tull på Varese och rekommenderade oss att istället flyga till Malphensa Intl. flygplats utanför Milano.

Den 10 januari var vädret fint i Halmstad och även ned genom Europa. Vi lämnade en IFFR färdplan och gick på FL 90 med mel-

oss och Milano rapporterade 3000 m sikt, BKN 800 och regn. Det blev en ILS inflygning.

När vi parkerade mötte Adriano samt Daniella och Giorgio Rizzi, som också var med på senaste meeting på Bornholm. De tog oss i sina bilar in till Milano och på kvällen åt vi en god bit mat tillsammans. Vi hade mycket att tala om och tiden gick fort tills vi skildes sent på natten.

Dagen före hade det varit ett fantastiskt väder och de hade varit ute och flugit med en Cessna 150 mellan topparna i Alperna och var mycket lyriska över de fantastiska vyerna. Företaget som Rizzi varit marknadschef för hade sålts till en konkurrent och han hade därvid förlorat sitt jobb och letade nu efter ett nytt. Adriano planerade för att komma till vårt möte i Nyköping, Daniella och Giorgio var något osäkra, möjligtvis

till Sverige på somrarna och möjligen kommer de att försöka åka upp i sommar också. Adriano hade tjänst på sin skola under nästa dag och jag hade att planera flygningen hem. Söndagar har han gudstjänst i sin kyrka och på vardagarna är han lärare för elever i 15 - 16 års åldern i naturvetenskapliga ämnen, såsom kemi, fysik och matematik.

De uppskattade mycket att jag hörde av mig före besöket och hoppades få se fler från Skandinavien nere i Italien. Nästa gång skulle de försöka få till stånd en visning i en flygplanfabrik i närheten av Varese, där bl.a. flygplanen som Fricco Tricolori flyger byggs.

MED EN PA-28 FRÅN USA

Lördagen den 30 januari åkte jag över till USA. Jag skulle flyga hem en PA-28-181 av 1996 års modell som stod på Pompana Airfield i Ft Lauderdale. En bekant som handlar med flygplan, hade sålt detta flygplan till en flygklubb i Paderborn, Tyskland. Det skulle bli min 10:e Atlantflygning.

På måndagen flög jag flygplanet via Vero Beach för att få ett Export Certificate of Airworthiness och vidare till Lakeland som ligger öster om Tampa i Florida. Här monterade på tisdagen Globe Aero in ferrytankar och en kortvågsantenn. Tankarna bestod av ett 200 liters och två 135 liters oljefat som monterades i kabin efter att stolarna bak och höger fram tagits bort. FAA besiktigade installationen och utfärdade en s.k. ferry permit, som även medgav att jag fick flyga med överlast. Nu hade jag nästan 20 timmars endurance. Startade från Lakeland på onsdagseftermiddagen när det var +29°C. Hade lämnat en färdplan för flygning direkt till Bangor i Maine. Distansen var 1240 NM. KI

väder. Det är verkligen en upplevelse att flyga över New York på natten med alla ljus där nere på marken. Jag hade ca 25 kt medvind. Flygtiden till Bangor var endast 9 tim 30 minuter.

Nästa dag fortsatte jag till St. John's på New Foundland. Vädret på sträckan var vackert, mot slutet fick jag ett molntäcke under mig och på St. John's blåste det 170/20 med byar upp till 30, DZ och molnundersida på 600 ft. Temperaturen var just över 0, men det var också 0° ända upp till 5000 ft, så det var aldrig några problem med isbildning under inflygning och landning.

Senare på kvällen föll temperaturen och det var kraftigt underkylt regn, men på flygplatsen hade man ordnat så att flygplanet kom in i varm hangar. Nästa morgon var det fortfarande underkylt regn, men meteorologen var optimistisk. Han hade ställt samman en mycket detaljerad väderdokumentation för mig. Det var -0,6° och skulle bli varmare. Jag lämnade in en färdplan för flygning till Shannon på Irland och gjorde allt klart för start. Efter två timmar hade temperaturen stigit till +0,1° och det nu var det bara duggregn. 0-graders isotermin över Atlanten låg som lägst på 5000 ft och jag skulle ha en front att passera ca två timmar efter start. Det fulltankade flygplanet togs ut ur hangaren och jag bytte om till träningsoverall och tog på mig överlevnadsdräkten samt satte mig tillrätta i flygplanet. Kontrollerade att alla kartor, sandwich, Coca Cola och allt annat låg åtkomligt. Taxade ut och fick som alltid vid atlantflygning en mycket lång clearance som angav varje rapportpunkt vid var 5°. Jag hade begärt FL 50 och avsåg efter passage av fronten begära högre höjd. Över hela Atlanten är det kontrollerat luftfrum ända ned till 4500 ft. Jag startade kl 10.29 UTC och var

forts nästa sida.

*Flygplanet, N9272N
parkerat för natten
utanför Globe Aeros
hangar i Lakeland,
Florida.*

*Det är en PA-28
Archer III av den se-
naste modellen. Bl.a.
har den en ny trevlig
instrumentpanel, sam-
tliga el-switchar inkl
magnetomkopp-lare*



1 tim 03 min. Här fick jag först ingen kontakt på kortvåg och inte heller på VHF. Jag hade fått kortvågsfrekvensen 8864 kHz. Det är alltid mycket radiotrafik på kortvågsradions flygfrekvenser. Men så småningom svarade Island Radio som vidarebefordrad min positionsrapport till Gander. Vid nästa positionsrappport hörde Gander mig också. Man gör s.k fullständig positionsrapport med tid över senaste och beräknad tid för nästa punkt. Det är radiooperatörer som svarar. Dessa skickar positionsrapporten vidare till flygledare som samordnar trafiken över Atlanten. När man begär en ändrad flyghöjd tar det 15 minuter innan man får tillstånd. Ett par timmar efter start blev det mer moln och jag flög mest mellan några molnlager. Så småningom hade jag passerat fronten och vid 14-tiden UTC var det endast lite moln på lägre höjd och jag begärde och fick stiga till FL 90.

Efter 13 tim 31 minuter landade jag på den Irländska flyplatsen Shannon kl 24.00 UTC . Efter en så lång flygning behöver man några minuter på att komma ur flygplanet och räta ut kroppen.

Lördag morgon fortsatte jag till Halmstad och landade på mitt hemmafält strax efter

4680 NM. Jag hade också haft tur med vädret. Två andra ferrypiloter satt fast i St. John´s från måndag em till torsdag morgon. Att göra en Atlantflygning kräver en hel del planering. Förutom att införskaffa en mängd flygkartor och färdplanering med kursberäkningar, där den magnetiska missvisningen är 25°W, måste man numera begära speciellt tillstånd från Kanada för överflygning med överlastat flygplan, ett tillstånd som kostar 100 Dollar. Dessutom måste man som pilot ha ett speciellt tillstånd för Atlantflygning utfärdat av luftfartsmyndigheten i Kanada. Island kräver också att man har en speciell försäkring som täcker efterforskning och räddning vid en nödlandning i havet.

Obligatorisk utrustning förutom flytväst är räddningsflotte, en ordentlig överlevnadsdräkt, kortvågsradio för sändning och mottagning, bärbar nödradio samt nödpacke inkl nödproviant och nödraketer. Egentligen är inte en Atlantflygning något dramatiskt. Globe Aero leveransflyger ca 150 flygplan per år över hela världen och har under mer än 20 år inte förlorat något flygplan.

Den här gången hade jag för kort tid för att hinna göra något besök i någon rotaryklubb på vägen, det får bli nästa gång.

Sven-Erik Jönsson