



Scandinavian IFFR

Juli 2001 - Nr. 2

Scandinavian IFFR

Informasjonsskrift for medlemmer i den skandinaviske Seksjonen av "International Fellowship of Flying Rotarians".

I dette nummer finner du bl.a:

* Fly-in i Mariehamn 17.-19. August 2001

Beretning om besøk til UK-seksjonens årsmøte i Perth, Scotland

* Carlo Vanoni in memoriam

Nytt nummer

Her kommer endelig ett nytt nummer av bulletinen. Redaksjonen må bare beklage at vi ikke har klart å opprettholde den forventede utgivelsesfrekvens så langt, men vi håper dette skal bli bedre etter hvert. Vi regner i hvert fall med at tilgangen til stoff til neste nummer bør bli svært bra med reportasjer og referat fra årsmøtet på Åland og satser på nytt nummer i september/oktober. Vi håper også at flere av medlemmene vil sende bidrag slik at vi får fylt både medlemsblad og web med interessant stoff. Vi ser også svært gjerne at vi får flere bilder fra ulike arrangementer, og da gjerne i digital form for å få de raskt lagt ut på nettet.

Ellers har styret iverksatt en jobb med å få registrert e-mail adresser til medlemmene og vi ber om at det som ikke har informert om sin eventuelle e-mail adresse om å sende en e-mail til "chairman" Bo slik at listen blir mest mulig komplett. Bo har adresse: bo@sitdown.se

Til slutt minner vi om webadressen som er:

www.iffr.net

og der også nyhetssiden nå blir jevnlig oppdatert.

Velkommen til Mariehamn



Arrangementskomiteén for årets Annual General Meeting og Fly-in består av Bengt Hellsten, Peter Brunila og K-G Eriksson. Her står de klar på Mariehamn lufthavn, Åland, til å ta imot besøkende fra hele Europa 17. -19. august 2001. Program for arrangementet ble presentert i forrige nummer, men vi tar likevel med hovedpunktene:

Friday

14:00-18:00 Arrival/Customs clearance/Drinks
19:00-19:30 Transfer hotel Pommern - Tjudö Vinyard
19:30-23:30 Get together wine-tasting & Dinner

Saturday

10:00-12:00 General Assembly for Section Members (Hotel Pommern)
12:00-13:00 Lunch at Restaurant Pommern
13:00-16:00 Seminar arranged by Åland's Maritime Academy: "Use of Simulators in the Training of Ship Officers" - lecture and practical demonstration
19:00-19:30 Cocktails (Åland Maritime Museum)
19:30- Gala Dinner at Restaurant Nautical

Sunday

10:00-12:00 Transfer hotel Pommern - airport
12:00-13:00 Farewell-lunch (Restaurant EFMA)
13:00- Fly away

Arrangementskomiteén ber de som eventuelt ennå ikke har meldt sin deltagelse om å gjøre dette snarest.

IFFR Scandinavian Section's styre / ledelse 2000 - 2001:

Bo Johnsson	Chairman
Audun Johnsen	Secretary
Lars Österbom	Treasurer
Bo Nåsell	Data-coordinator
Bengt Hellsten	Section leader
Sven Iverström	Country leader S
Gustav Rosenlew	Country leader SF
Erik Brynildsen	Country leader N
Poul E Christensen	Country leader DK

Scandinavian IFFR:

Editor:	Per Strømhaug, Fredensborgv. 39, 8003 Bodø
Telefon jobb:	0047 7553 1326
Mobiltel.:	0047 4150 3031
E-mail:	pers@online.no
Co-editor:	Ole H Hjartøy Lagårdveien 98, 8012 Bodø
Telefon privat:	0047 7558 0025
Telefon jobb:	0047 7540 2500
Mobiltel.:	0047 9058 8345
E-mail:	ole.h.hjartoy@nho.no

Utvildelse av IFFR Scandinavia's geografiske område ?

Mati Tang er Rotary-medlem og direktør på Kuressaare flyplass på øya Saaremaa i Estland. Han har i mail til Bo gitt uttrykk for interesse for IFFR, og ønsker også nærmere kontakt med oss i Scandinavian section. Han viser til at "hans" flyplass burde være et interessant reisemål for oss, og ønsker oss spesielt velkommen til Rotary-klubbens 10-års jubileum i juni 2002.

Dette reiser spørsmål om hvorvidt det kan være interessant å innlemme de få som måtte finnes av potensielle IFFR-medlemmer i de baltiske stater i vår seksjon inntil videre. Vi kan vel regne med at dette kommer opp til diskusjon i års-møtet.

IFFR:s UK – Section. Årsmöte i Perth 25 – 28 maj

Under Skandinaviska sektionens möte senaste sommar i Haugesund då Ian Kerr i lockande toner presenterade Perth mötet vaknade tanken att deltaga. Småningom tog idén fastare former i ett koncept där Karl-Göran Eriksson, Gustav Rosenlew och jag skulle företa resan till Skottland med Cessna 172:an OH-CMP, känd från flere av vår sektionens möten. Planen reviderades sedermera sålunda att också Gustavs son Erik skulle deltaga och vi skulle flyga med hans Piper Seneca. Starten skulle ske från Mariehamn den 25 på morgonen och flygningen göras i tre etapper med mellanlandning i Karlstad och Stavanger och ankomst till Perth samma kväll.

Detta var läget tills mindre än en vecka före mötet då Senecan oväntat blev "grounded"! Återstod endast det ursprungliga OH-CMP konceptet. Då jag i det läget inte var beredd att ta ruten direkt över Norsjön såsom planen hade varit med Senecan gällde det att blixtsnabbt uppbringa hela det nödigt planerings- och kartunderlaget för Nordeuropa och på minimitid göra alla planeringar och förberedelser. Jag var minst sagt tveksam till att detta skulle vara genomförbart men hur det var fick jag upplånat hela Europa Jeppesen (5 band!!). IFR och VFR trip kits för England hade anskaffats redan tidigare. En livflotte fick vi också låna så därmed fanns inte några skäl mera att tveka. Kåge och Gustav var också i högsta grad med på noterna och icke minst den sistnämnde bistod i avgörande grad med ruttplaneringen med hjälp av sitt PC program.

Vi startade i hyfsat väder från Mariehamn kristihimmelsfärdstorsdagen (!) med Norrköping som första etappmål. Snabbtankning där och vidare mot Roskilde. Rätt låga moln varför radarledning och ILS inflygning till bana 21. Åter tankning samt intagning av kaffe och smörrebröd. Roskilde kan varmt rekommenderas i dessa sammanhang; hör till den snabbt utdöende typen av flygplatser där dörrarna fortfarande är öppna, avstånden är korta och personalen trevlig och tillhandahåller personlig väder- och övrig briefing.

Första dagens tredje och sista leg gick till Groningen, flygplats välkänd för många skandinaviska piloter. Vi landade i skönt sommarväder, tankade färdigt för morgondagen och tog in på motellet som finns i själva stationsbyggnaden. Vi hade flugit nästa 7 timmar och tyckte att vi hade förtjänat en ordentlig middag varför vi åkte in till staden och konsumerade en ordentlig biffstek jämte lämplig dryck. I Groningen måste man vara datakunnig för att få inlagt en färdplan men tack vare v. dataguru Gustav lyckades detta någorlunda enkelt.

Start på fredag morgon på följande etapp till Humberside. Vi hade tänkt flyga ett stycke ned längs kusten för att förkorta hoppet över vattnet men hur det var klarerades vi (och accepterade) direkt till Ottringham VOR varför vi kom att flyga närmare 2 timmar över öppet vatten. Ensamma behövde vi emellertid inte känna oss, det vimlade av oljeborrplattformar och också annan fartygstrafik. Mot kusten drog det ihop ett molntak så det blev åter vectors och ILS in till Humberside.

Studiebesøk

Skarborgs flygflottilj

11. - 12. mai 2001 ble gjennomført et meget vellykket studiebesøk til Skarborgs flygflottilj (F 7) i Såtenäs, dit også flere norske deltagere fant veien. Møtet oppsummeres i følgende takkebrev fra Chairman til F 7:

Från IFFR SC får jag härmed framföra vårt varma tack till flygflottiljen och dess informationsavdelning med anledning av vårt studiebesök. 12 IFFR medlemmar deltog och anlände till F 7 i 5 flygplan och i 3 bilar. 8 av deltagarna kom från Norge.

Från ankomsten till avfärden kände sig gruppen välkommen då den blev mycket väl emottagen av Raymond Andersson och Håkan Brandt. Deras genomgångar beträffande flottiljen, JAS och transportflygverksamheten kännetecknades av entusiasm, humor och saklighet på ett sådant sätt att den flygintresserade gruppen med stor uppmärksamhet och behållning tog till sig informationen.

Måltiden och den fortsatta samvaron på officersmässen runt IFFR gemensamma intresse för flyg ante också stor uppskattning.

Besöket har förmedlat en positiv inställning till flottiljens verksamhet och till JAS systemet. Våra Norska samrater har per mail uttryckt sin uppskattning över besöket vilket jag härmed vidarebefordrar. För deras del var besöket särskilt intressant, då de tidigare inte haft någon motsvarande kontakt med Svenska Flygvapnet eller JAS.

*Bo Johnsson
Chairman IFFS SC*

Det visade sig att Humber side är en rätt besvärlig flygplats. Visserligen ingenting att invända mot den engelska vänligheten och artigheten men allt gick långsamt och trögt. Först fick vi oss en lätt tillrättavisning för att vi rörde oss på plattan utan synliga, färggranna jackor, vilket var påbudet. Vi fick lovat att klä oss i flytvästar då vi vandrade in mot terminalen! Briefingen var helt datoriserad och det var återigen Gus' förtjänst att vi efter många om och men fick en färdplan inlagd och accepterad. Efter kaffe och sandwich kom vi så äntligen vidare, inte efter planerade 1 utan mer än 3 timmar på marken.

Vi flög vidare genom ett område med intensiv flyg- (och radio-) trafik så man fick vara konstant på alerten. Vi hade gjort färdplanen till Dundee men i det utmärkte vädret var det inga problem att i slutskedet ändra till VFR och gå direkt till Perth. Åter landing i underbart sommarväder efter dagens nära 5 timmar i luften.



Från vänster Gustav Rosenlew, Karl-Göran Eriksson och Bengt Hellsten.

Vi möttes av bland annat Feroz Wadia och Ian Kerr, båda kända från flere av våra egna möten. Vid denna tidpunkt hade de flesta av de cirka 70 deltagarna anlänt i drygt 20 flygplan. Vi transporterades snabb till staden sålunda att vi hann med en pint öl före middagen. Väl på hotellet kunde vi konstatera att vår Chairman Bo Johnsson jämte familj framgångsrikt hade betvingat Nordsjön och i sin Malibu varit en av de första på plats. Vidare fanns där, förutom engelsmännen själva många kontinentala gamla bekanta, bl.a. från Tyskland, Frankrike och Belgien. Också regionsordföranden Luis Henriques med familj var på plats. Vi hade en utmärkt måltid som ackompanjerades av Ceilidh (något slags skottsk folkdans) uppförda av deltagarna själva, många iförda kilt, under sakkunnig ledning av Ian.

Följande dag kunde man välja mellan sightseeing i Edinburgh eller en flygning genom nordvästra Skottland längs en av arrangörerna utlagd rutt. Gus, som av olika skäl måste komplettera sin garderob valde Edinburgh medan Kåge och jag som tydligen inte fått flyga tillräckligt valde rundflygningen. Om denna kan bara sägas; storslaget! Fotoskörden från turen och

Carlo Vanoni in memoriam



Fra Giorgio og Daniela Rizzi i Italia motok vi 1. mai 2001 følgende triste melding:

Dear IFFR friends,

I'm very sad in informing you that Carlo Vanoni died on Sunday in Cannes (France). Neither Adriano nor me could know anything about the circumstances of his death, because he lived a very private life during his last years and quite nobody could meet him. We also couldn't know about his burial, but quite by sure the funeral was performed today. Adriano knows that his will was to be cremated after his death.

For de av oss har vært med i Scandinavian section noen år huskes Carlo som en av de mest trofaste deltagerne på våre årlige fly-ins. Selv etter at helseproblemene begynte å gjøre seg gjeldende tok han den lange turen nordover, og besøkte også Nordkapp i forbindelse med møtet i Bodø i 1996.

Det er derfor med sorg vi mottar meldingen om hans død, og vi lyser fred over hans minne.

melanlandningen på det lille fältet i Oban kommer att hålla minnet av en fantastisk upplevelse vid liv.

Söndag morgon grydde med något sämre väder. Programmet utgjordes av en utflykt till ett gammalt slott som sakunnigt förvisades. Samma dag försiggick i slottsparken ett slags folkfest med inslag av säckpipor, tävlingar i diverse uråldriga grenar, danser, marknadsstånd, öltält osv. Folk tycktes trivas gott. På kvällen gick avslutningsbanketten av stapel i traditionell form. Bl.a. delades det ut diverse priser och inte helt oväntat erhöill OH-CMP priset för längsta resan till mötet. Priset var avlångt och kluckade behagligt då man skakade på det! Chairman Bo fick priset för ankomstid med minsta avvikelse från ETA.

Allt sammantaget får man säga att mötet var en mycket angenäm upplevelse som för övrigt till sitt upplägg, omfattning och innehåll i hög grad liknade ett typiskt Scandinavian Section årsmöte.

Måndagsmorgonen gick i uppbrottets tecken. Styrkta av det destillat som Skottland är känt för hade OH-CMP besättningen enhälligt beslutat att företa hemresan direkt över Nordsjön. Goda medvindar hade ställts i utsikt och sedan vi segat oss upp till nivå 90 gick det faktiskt undan med upp till 140 knop. Vi hade planerat flyga till Stavanger men beslöt under resan att fortsätta ända till Kristiansand, vilket var ett gott beslut. Det visade sig nämligen att Kristiansand liksom Roskilde också är en flygplats enligt gammal, god modell med personlig och trevlig betjäning och måttlig trafik. Med tullen bör man dock passa upp! Det kostar skjortan om den måste kallas ut inkom för din skull.

OH-CMP besättningen firade sista kvällen tillsammans med en ypperlig sea food middag i Kristiansand för att sedan på tisdag morgon flyga hem till Mariehamn via Bromma. Mot perspektivet av resan destills var sista dagen rena transportsträckan, som i rätt ledsamt väder förlöpte helt rutinmässigt.

Ett fantastiskt flygäventyr var till ända. Loggboken visade i det närmaste 22 timmar total flygtid. Några nämnvärda problem erbjud flygningen inte utöver de smärre skillnader i rutiner och radiotrafik som förekommer i olika länder. För undertecknad, vars flygläkares panna får allt djupare veck var gång han kollar hörseln är det speciellt radiotrafiken som tidvis fordrar stark koncentration. Då är det bra att ha ett par extra öron i cockpitstolen bredvid. En annan omständighet som nu gick upp för oss i all sin hemskhet är priset på flygbensin i vissa länder. Vi visste ju att Sverige är billigt och det visade sig att Danmark och Norge också är rimliga. Men då man på kontinenten och i England drabbas av en prisnivå mer än dubbelt den i Sverige så blir man ju tämligen bestört.

Som sagt, med facit i hand var beslutet att flyga till Perth enbart positivt. Om någon planerar något liknande flygäventyr och eventuellt funderar på något som jag kan hjälpa till med så står jag mycket gärna till tjänst.

Bengt