



Fly-in till Rakkestad / Fredrikstad

I år var det Norges tur att arrangera Skandinaviska sektionens Fly-in och årsmöte. Sectionleader Rolf Mikkelsen med sin klubb Borge Rotaryklubb, Fredrikstad var ansvarig för arrangemanget. Ankomstdag var torsdagen den 19 augusti, några kom först på fredag och själv kunde jag inte komma förrän på lördag morgon. Trots dåligt flygväder tog sig ett 50-tal deltagare till mötet.



En tysk Beech Bonanza och en Cessna 177 från Belgien samt längst till höger en Robin DR 400/180 från Skottland på Rakkestads regnvåta platta.

Här har Bo Johnsson just landat på Rakkestad med sin Piper PA-46-350 Malibu SE-ILP.

Bo har berättat att ILP betyder "I love Piper".

Från vänster Bo Johnsson, Rolf Mikkelsen som välkomnar, Berit Nåsell och Margot Johnsson



Deltagarna ankom under torsdagseftermiddagen till Rakkestad flygplats. Så sent som den 16 januari 2004 tilldelades flygplatsen ICAO-kod ENRK. Eftersom Norge ej ingår i EU, så måste de som kom från utlandet minst 4 timmar före ankomst faxa färdplan till norska tullmyndigheten för att få flyga till ENRK. De som kom från länder utanför Schengen var tvingade att mellanlanda på en norsk internationell flygplats för in och uttullning. Rakkestad flygplats har en 860 meter lång asfaltbana med ca 50 ft höjdskillnad mellan de båda banändarna. Därför kan det vara besvärligt att landa när vinden är nordvästlig och starta i sydvästlig vind. Nu låg vinden i rätt riktning både vid ankomst och hemresa.

Efter transport till hotel City i Fredrikstad var det middag och social samvaro på hotellet. Givetvis var det många som samtidigt på TV-skärmen följde vad som hände i OS i Aten.

På fredagen den 20 augusti tog en buss deltagarna tillbaka till flygplatsen. Här gavs en presentation och visning av företaget Norrønafly AS som finns vid flygplatsen. Företaget arbetar med större och mindre underhållsarbeten på småflygplan.

Efter visningen på Norrønafly AS var det planerat att flyga till Klanten flygplats på Storefjell, ca 100 NM mot nordväst, men då det regnade och

forts . sida 3.

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
telefax arb +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.

Scandinavian Section of IFFR

Styrelse och funktionärer 2004/2005

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	Matti Jyllinmaa
Country Leaders	DK vakant
	FIN Gustav Rosenlew
	NO Audun Johnsen
	SE Elisabeth Zander
Revisor	Arnulv Lemme
Valberedning	Audun Johnsen och Kurt Bjerneby.

Årsavgift IFFR år 2004 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,-

Kalender

20-23 Oct 2004: AOPA Expo, Long Beach, CA

12 -14 Nov, 2004: Regional Fly-In, Cessnock N.S.W, Australia.

6 Feb 2005: Bairnsdale Rotary Airshow, Victoria, Australia..

4-6 mars 2005: Centennial Fly-in to Auckland, New Zealand.

5-8 May 2005: UK Spring Meeting and AGM. Cardiff, Wales, UK.

18-22 June 2005: Convention in Chicago, the birthplace of Rotary. Fly-around in North-East USA. Chicago - Niagara Falls - Portland, Maine - Groton, Conn. - Manassas, Virginia - Chicago.

12-14 Aug 2005: Scandinavian Section Annual meeting and Fly-In to Tikkakoski and Jyväskylä

11-14 June 2006: Convention in Malmö/Copenhagen. Fly-around Scandinavia days after. More informations later.

Innehåll i detta nr

Rapport från årets Fly-In till Fredrikstad 1
Fly-In tapahtuma ja vuosikokous 4
Englannin IFFR kokous Cambridgessa toukokuuta 7 - 10.2004 5
Øyvind Krokeide, ego-presentation 6
Roll-in på Svedinos Bil- och Flygmuseum i Ugglarp. 7
Fler bilder från Fredrikstad 8



Forts. IFFR Fly-In Rakkestad / Fredrikstad

var låga moln fick reservplanen tagas till och det blev bussresa till Oslo för besök med visning av Tor Heidahls Kontikiflotte och Amundsens fartyg Fram.

Efter besöket i Oslo blev det en guidad tur i Gamlebyen i Fredrikstad och senare på kvällen middag och gemensam samvaro på hotellet.



På fredagskvällen blev det en guidad vandring i Gamlebyen i Fredrikstad. Ovan ses några av deltagarna och värden, Rolf Mikkelsen längst till höger.

På bilden till vänster står guiden Inger Christine Aspenes Moe vid en gammal kanon på Fredrikstads fästning. Nedan ser vi IFFR världspresident Angus Clark informera medlemmarna om IFFR verksamhet i samband med årsmötet.

Skandinaviska sektionens årsmöte hölls lördag morgon. Mötet inleddes med att IFFR världspresident Angus Clark lämnade information. Vid årsmötet tillträdde Bo Johnsson, Västerås som ny Chairman för sektionen efter Audun Johnsen. Ny section-activity leader blev Matti Jyllinmaa från Jyväskylä som nu har att ansvara för nästa års fly-in som kommer att gå till Tikkakoski/Jyväskylä i Finland. När årsmötet var avslutat promenerade deltagarna till hamnen i Fredrikstad, där turistbåten Falkungen väntade. Det blev en härlig 5-timmars tur i Oslofjordens östliga skärgård och ombord serverades färska räkor till de hungriga deltagarna. Vädret var strålande och alla njöt i solskenet medan vi passerade mellan öar och in i fjordar.



PAIKALLISTOIMITTAJAN PALSTA

Skandinavian IFFR:n Fly-In tapahtuma ja vuosikokous.

Bengt Hellsten

Edellisen vuoden päätöksen mukaisesti norjalaiset olivat Rolf Mikkelsenin johdolla järjestäjinä. Paikka oli Fredrikstad elokuuta 19 - 22. Tarkoitus oli alun perin lentää läheiselle Ryggen lentokentälle mutta tämän kentän vilkkaan sotilaslentotoiminnan takia saapuminen jouduttiin siirtämään Rakkestadin huomattavasti pienemmälle "korpikentälle".



*Section leader 2003-2004
Rolf Mikkelsen, Fredrikstad*

Sää ei tänä vuonna täysin suosinut järjestäjiä joten vain muutama kone oli onnistunut saapumaan kokouksen alkupäiväksi. Seuraavanakin päivänä sää oli kehnoho joten loppujen lopuksi perjantai iltapäivään

mennessä vain kymmenisen konetta ja nelisenkymmentä henkilöä oli saapunut paikalle, mikä on normaalia huomattavasti vähemmän. Näiden joukosta paikalle saapuneista täytyy erikoisesti mainita uusi IFFR maailmanpresidentti, englantilainen Angus Clark joka Alisma vaimoineen oli ohjannut Robin konettaan Hollannin, Saksan ja Tanskan kautta Norjaan. Muita Skandinavian ulkopuolelta tulleita oli toiset kaksi Ison Britannian konetta ja yksi sekä Belgiasta että Saksasta. Suomesta piti tulla kaksi konetta mutta lopulta Rakkestadin platalla esiintyi vain yksi OH kone eli allekirjoittaneen erittäin kovassa vastatuulella (keskimaanopeus 72 solmua!!) paikalle ohjaama Cessna 172, OH-CMP. Muutkin Suomesta ilmoittautuneet pääsivät silti Fredrikstadiin muita kuljetuskeinoja hyväksikäyttäen, jolloin meidän vahvuudeksemme tuli kuusi henkilöä.



*Section Activity Leader
2004-2005 Matti Jyllinmaa*

Ohjelmaan sisältyivät tavanomaiset museovisiitit, kierros Fredrikstadin idyllisessä van-hassa kaupungissa, saaristoristeily sekä tietenkin juhlabanketti. Itse vuosikokouksesta mainittakoon

viimevuoden päätöksen vahvistaminen, jonka mukaan vuoden 2005 kokous pidetään Suomessa Tikkakoskella elokuuta 12 - 14. 2005. Tämän järjestelyn vetäjä, veli Matti Jyllinmaa oli itse

paikalla esittämässä kutsun ja ohjelman sekä kokoukselle että banketin osanottajille. Sääntöjen mukaan IFFR vuositapaamisesta vastaa "Section Activity Leader" joten tähän tehtävään valittiin Mattin. Toivotan hyvää menestystä tämän haasteen vastaanottaneelle pariskunnalle Jyllinmaa / Harvia-Jyllinmaa! Muita meille tärkeitä päätöksiä oli se että veli Gustav Rosenlew jatkaa "Country Leader" tehtävässään.



*Bengt Hellsten, Henrik Nordensvan, Matti Jyllinmaa,
Gustav Rosenlew och Pävi Hiriskangas*

Vuonna 1994 IFFR Skandinavian jaostolle lahjoitettiin kiertopalkinto, pieni Cessna 172 muistuttava kivialustaan kiinnitetty hopeinen malli. Sillä oli tarkoitus vuosittain palkita, ansioitunut vuosikokouksen osanottaja. Ansioitunut tässä mielessä on henkilö, joka säännöllisesti osallistuu kokouksiin, mahdollisesti pitkän (lento)matkan takaa sekä yleensä osoittaa kiinnostusta ja tukea IFFR:ää ja Skandinaviaa kohtaan. Vuosien aikana tämä patsas on vierailut melko tasaisesti sekä Skandinavian sisällä että sen ulkopuolella. Valinta tämän vuoden vastaanottajaksi osui allekirjoittaneeseen, mikä tietysti oli varsin miellyttävä yllätys ja kunnia.

Kaikista osittain huonosta säästä johtuvista vastoinkäymisistä huolimatta tämän vuoden kokous oli mainiosti organisoitu, leppoisa ja miellyttävä tilaisuus, josta paljon ruusuja ja kiitoksia Rolfille ja hänen apulaisilleen.



Englannin IFFR kokous Cambridgessa toukokuuta 7 - 10.2004.

Bengt Hellsten

Tämän bulletinin edellisen numeron sisältöön kuului varsin seikkaperäinen kertomus tästä kokouksesta. Siitä selvisi, että Bo Johnssonin Malibu SE-ILP koneen ohella kokoukseen osallistui kaksi muutakin pohjoismaista tullutta konetta, joista toinen oli norjalaisen Mike Boxillin itse rakentama kaksipaikainen Lancair ja toinen allekirjoittaneen ohjaama OH-CMP. Kerron muutamalla sanalla omista kokemuksistani tältä matkalta.



Margot Johnsson, Bengt Hellsten, Elisabeth Zander, Herbert Zander och Ian Kerr.

Aluksi todettakoon, että edellytys tällaisen matkan onnistumiselle tiukan aikataulun puitteissa on IFR-lentäminen. Näin teimme koko matkan siitä huolimatta, että suuri osa tapahtui täysin VFR kelvollisissa säissä. Toisaalta, jos varapäiviä mahtuu aikatauluun, on VFR monessa suhteessa mukavampi tapa lentää, tietysti edellyttäen, että karttamateriaali on kunnossa ja GPS kuluu varusteisiin.

Kokouksen alkupäivän edellisenä aamuna lähdettiin Maarianhaminasta. Sen päivän välillä-skupaikat olivat Jönköping ja Sönderborg. Tanskan poikki kulki säärintama joka olisi ollut vaikea kiertää tai läpäistä VFR:ssä. Näin ollen Sönderborgin rata tuli näkyviin vasta aivan minimikorkeudella. Viimeinen tämän päivän osuus oli Hollannin Groningeniin, missä sää oli taas hyvä. Tämän päivän lentoajaksi kirjasin runsaat kuusi tuntia. Groningen on hyvä yöpymispaikka mm. kentällä sijaitsevan motellinsa ansiosta. Seuraava aamu oli taas VFR kelvoton. Meillekään eivät ensimmäiset pari tuntia olleet erikoisen miellyttäviä paksussa pilvessä ja kovassa vastatuulella, mutta vähitellen sää selkeni ja loppuosuus oli ihan hyvä. Kokonaislentoaika välillä EFMA - EGSC oli 9 tuntia 15 minuuttia.

Itse kokousta Elisabeth Zander kuvasi erinomaisesti edellisessä numerossa joten siitä ei sen enempää. Sanottakoon vain että Duxfordin lentomuseo on todellakin käynnin arvoinen. Jos tämä ei ole lukijalle tuttua niin pitäkää mielessä kun

käytte seuraavan kerran Lontoossa ja onnistutte neuvottelemaan itsellenne yhden päivän "loman". Junalla pääsee noin tunnissa Cambridgeen ja sieltä helpoimmin noin kymmenen minuutin taxikydyissä Duxfordiin.



B 17 Flying Fortress, Duxford



Spitfire, Duxford

Kotimatka tapahtui hiukan eri reittiä eli Cambridge - Groningen - Kiel, jossa yövyttiin, ja sitten Jönköping ja Maarianhamina.. Suurin piirtein saman verran lentoaikaa kertyi kuin menomat kallakin. Kustannuksista voi mainita että laskeutumis- ja pysäköintimaksut, riippuen siitä oliko yöpymisiä vai ei, pyörivät tuollaisen 10 - 30 Euron haarukassa. Polttoainehinnat vaihtelevat huomasti; halvin oli Jönköping, 0,71 ja kallein Groningen 1,96 euroa per litra!!

Tässä lyhyesti viimeaikojen kuulumiset. Toivon lukijoilta paljon palautetta ja ennen kaikkea toivon, että päätätte jo tässä vaiheessa osallistua Matin ja Sarin järjestelyihin Tikkakoskella. Edellytys onnistumiseen on tietysti runsas osanotto josta merkittävä osa pitäisi muodostua kotiväestä. Vaikka lentäminen on hauskin tapa päästä Jyväskylään, kannattaa pitää mielessä, että muitakin keinoja on kuten autot ja julkiset kulkuneuvot, joilla yhtä hyvin tai joskus paremminkin pääsee paikalle.

Øyvind Krokeide

Treasurer i Scandinavia Section of Flying Rotarians
Ego presentation



Øyvind og Laila Elin Krokeide, Røyken Rotary Klubb og Røyken Inner Wheel

På årsmøtet i Fredrikstad ble jeg gjenvalgt som kasserer for IFFR Scandinavia. Det er en svært hyggelig jobb, som jeg har hatt et par år allerede. Og nå ser det ut for at jeg får fortsette litt til.

Jeg er født i Bergen, og er utdannet filmfotograf. Jeg har arbeidet i NRK-fjernsynet, i til sammen 25 år. Der har jeg jobbet omtrent like lenge som filmfotograf, som produsent (regissør) og som sendeleder i TV. I til sammen 15 år, her jeg nå drevet mitt eget filmselskap: Buena Vista Film & Video as, der jeg er, naturlig nok: film og video produsent.

Mesteparten av oppdragene er informasjons- og instruksjonsvideoer for de større foreninger i næringslivet. De fleste produksjonene i dag, blir gjort interaktive gjennom en DVD. Slike DVD'er er særlig anvendbare for undervisning, der man via menyer lett kan finne frem til et avsnitt, og spille av bare det.

Privat er jeg gift med Laila Elin, vi bor på Spikke-

stad i Røyken kommune, ikke så langt fra Drammen. Jeg er medlem av kommunestyret i Røyken, og varamann til Formannskapet. Vi har til sammen 4 barn, alle er gift og har to barn hver, så vi har til sammen 8 barnebarn. Den siste an-kom for bare en måned siden!

Jeg er medlem i Røyken Rotary Klubb, der jeg var president siste periode. I innværende periode, er Laila Elin president i Røyken Inner Wheel.

Som hobby har jeg naturligvis flyging, og jeg er medlem i Drammen Flyklubb. Der jeg er medlem av SAR-gruppen: Seek and Rescue. Det hender vi får oppdrag av Hovedredningssentralen, om å bistå ved søk etter savnede personer, biler eller båter. Jeg er også medlem i Grenland Flyklubb, der jeg flyr skogbrannvakt om sommeren. Ruten vår går fra Skien og ned til Kristiansand.

Og skulle vi ha noe tid til overs, tar vi med golf bagene og går en tur på Kjekstad Golfbane, som vi har like i nærheten.

Roll-in på Svedinos Bil- och Flygmuseum i Ugglarp

Sven-Erik Jönsson

Svedinos Bil- och Flygmuseum, som ligger mellan Halmstad och Falkenberg vid Sveriges västkust är ett privat museum med ca 130 bilar och ca 40 flygplan. Museet grundades av artisten och trollkonstnären Lennart Svedino Svedfelt och startade i Ugglarp 1961.

Vid IFFR Fly-in till Halmstad 1995 gjordes ett besök vid museet varvid sonen Björn Svedfelt guidade oss.

De äldsta bilarna är Bullerbilen från 1898, en Piccolo, Renault och en Tidaholmare från 1905 samt en Daimler från 1908. Det finns bilar som tillhört kungahuset och många andra intressanta bilar av skilda fabrikat. Samlingen av Volvobilar är tämligen komplett. Unikt är även att praktiskt taget alla bilarna har rullat i Sverige. Bland flygplanen, finns det ett antal som Svedino flög själv med, bl.a. GV-38 byggd på Götaverken, Tiger Moth, Auster Mk5 Acrobat och en Ercoupe 415. I samlingarna finns en DH 60 Moth tillverkad 1926 och som den kände svenske flygaren Gösta Andrée år 1929 flög med till Kapstaden.



Flygfoto över Svedinos museum från sommaren 2001, när nya hangaren höll på att byggas. Här ser man även de flygplan som fram till dess stod ute.



Äldsta flygplanet på Svedinos Bil- och Flygmuseum är denna DH 60 Moth. Flygplanet är egentligen "falskmärkt" med flygvapnets beteckning, lika den s.k. "Spetsbergs-Mothen" med vilken Lundborg räddade Nobile vid hans luftskepskatastrof invid Spetsbergen. Denna Moth är SE-ABS, som Gösta Andrée flög till Kapstaden år 1928.

Det finns många olika typer som flugit i svenska flygvapnet, såsom Sk 12 Focke Wulf Stieglitz, FFVS J 22, J 28 Vampire, J 29 Tunnan, J 32E Lansen, J 34 Hawker Hunter, SK 60 Saab 105, SK 61 Bulldog och Tp 83 Pembroke. Några andra intressanta flygplan är prototypen nr -1 till J 35 Draken, Douglas AD-4 Skyraider, Gloster Meteor, English Electric Canberra samt största flygplanet på museet som är en tremotorig Junkers Ju 52/3m.

Lennart Svedfelt avled 1993, och då tog sonen Björn Svedfelt över. Han har tidigare varit Viggenspilot i flygvapnet samt under ett antal år arbetat på marknadsavdelningen vid Saab i Linköping. År 2001 byggde han en ny hangar för de större flygplanen. Hittills hade dessa tvingats stå ute, men nu kunde dessa tas in under tak. Genom benäget bistånd från Flygvapenmuseum och IFFR-medlemmen Sven Scheiderbauer har nu museet även fått en J 35J Draken. Den hämtades i Linköping den 21 september och togs med lastbil till Ugglarp. Yttervingar och fena hade demonterats före transporten, för att det skulle vara möjligt att ta det på en trailer. Lördagen den 25 september var det "Roll-in" av flygplanet på Svedinos museum. Ett antal entusiaster från Svensk Flyghistorisk Förening ställde upp för att få in flygplanet i den nybyggda hangaren.



Saab J 35J Draken med nr 35576 har för några år sedan varit baserad på nu nedlagda F 10 i Ängelholm. Här står den nu framför Svedinos hangar.



Hangaren är inte helt klar ännu, på gaveln är det en provisorisk vägg, där skall i framtiden vara en stor hangarport. För att få in flygplanet tvingades man ta upp ett stort hål i väggen och dra in flygplanet genom detta.

Fler bilder från Fredrikstad



När vädret på fredagen inte tillät flygning upp till Klanten flygplats på Storefjell, blev det istället alternativprogrammet med en bussutflykt till Oslo och besök på bl.a. Kon-Tik museet, där man kunde beskåda Tor Heijerdals Kon-Tiki flotte.

Alisia och Angus Clark i bussen på väg hem från besöket i Oslo. Angus Clark har som världspresident för IFFR målsättningen att under sitt ämbetsår hinna med att besöka samtliga IFFR-sections i världen.



Efter årsmötet på lördagen blev det en 5 timmar lång tur med turistbåten M/S Falkungen. I vackert väder fick deltagarna se en fin skärgårdsnatur i Oslofjordens östra delar. Ombord serverades en god lunch.

I samband med lördagskvällens middag tilldelades Bengt Hellsten, Åland Scandinavian Sections vandringspris "Nordic Aviation Trophe". Här har han just mottagit priset, en Cessna 150 i silver uppsatt på ett stycke slipad svart diabas.

