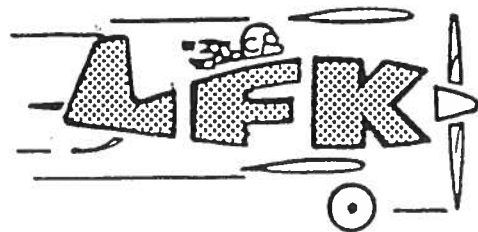


Kontakt med



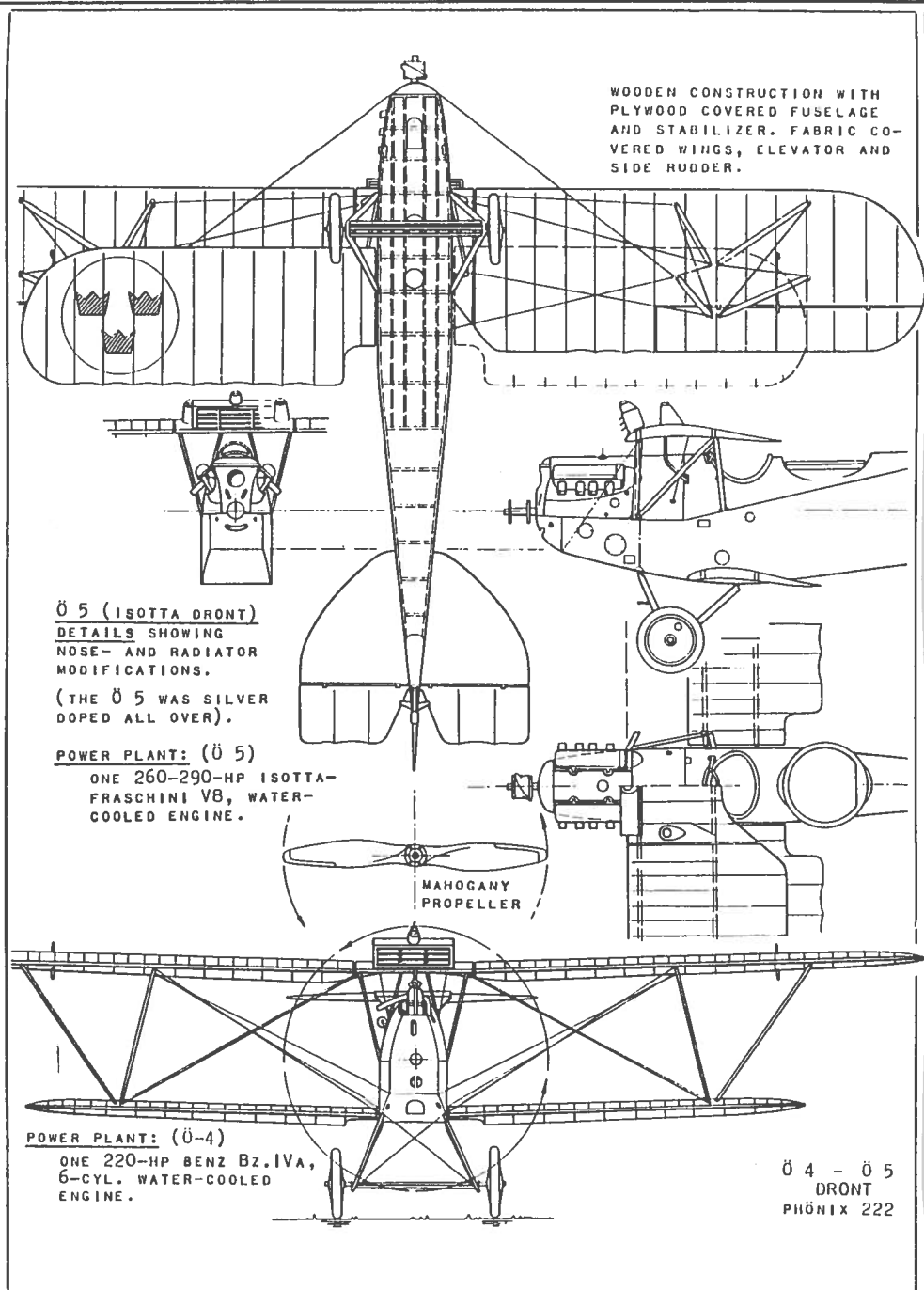
MEDLEMSTIDNING FÖR LINKÖPINGS FLYGKLUBB

Redaktion: Olle Hultgren Arb 013 - 24 32 06 Hem 013 - 12 72 37

NR 2 1993

I DETTA NR

- * JOHANNES HAR ORDET
- * TÄVLINGSVERKSAMHETEN
- * ÅRSMÖTET 1993
- * KLUBBVERKSAMHETEN
- * "SigurdE-LAK"
- * METEOROLOGI
- * HAVERIREDOVISNINGAR
- * MFL
- * TÄNKVÄRDA TANKAR
- * NÄSTA MANUSSTOPP



LINKÖPINGS FLYGKLUBB, 581 88 LINKÖPING

Tel. Exp och jour 013 - 18 32 00
Flygchef och hangar 013 - 18 32 01
Tekn chef 013 - 18 32 04

Postgiro 16 01 43 - 4 Bankgiro 120 - 0732

Expeditionstider: Skol- och flygchef
Expedition

vardagar 08.00 - 09.00
vardagar 08.00 - 13.00

Bokningstider: Vardagar
Lör-, sön-, och helgdagar

Exptid 08.00 - 13.00, jourhavande 17.00 - mörkrets inbrott
Jourhavande 08.00 - mörkrets inbrott

JOHANNES HAR ORDET

OBS! Läs AIC B 107/1993, 25 FEB (publicerad i detta nr, reds anm). Denna redovisar ändringar av de meteorologiska koderna för luftfarten som träder i kraft den 1 juli 1993 (METAR, TREND, TAF och MET REPORT).

Bokning av flygplan i månader som inte är inlagda i bokningspärmen skall ske i pärmen "**Månadsbokning**". Pärmen står i hyllan. Inga lösa lappar i bokningspärmen!

Viktigt! Tänd strålkastaren när Du flyger in i CTR och när Du ligger i varvet! Då syns Du bra.

Påminnelse! Det är förbjudet att lämna flygplan ute på plattan med olåsta roder och parkeringsbromsen ej anbringad. Styrgefflar får ej sitta kvar då flygplan står på plattan!

Ett stort tack till Per Pellebergs som ställde upp och gjorde säkerhetsaftonen på Flygets Hus den 24/3 till en välbesökt och givande kväll. Det var många tankvärda ord han gav oss.

JOHANNES

TÄVLINGSVERKSAMHETEN

Nattugglan

Den andra deltävlingen av sex i Linköpings Flygklubbs landningstävling "NATTUGGLAN" flögs under lördagskvällen den 6 mars med följande resultat:

1	Niklas Hultmark	32 prickar
2	Göte Agenhed	81 -"
	Seve Barth	81 -"
4	Mats Jonsson	104 -"
5	Svante Jonsson	157 -"
6	Tage Wennström	188 -"
7	Horst Komarek	206 -"
8	Hans Zetterberg	351 -"

SEVE BARTH
tävlingssledare

LANINGSPROTOKOLL



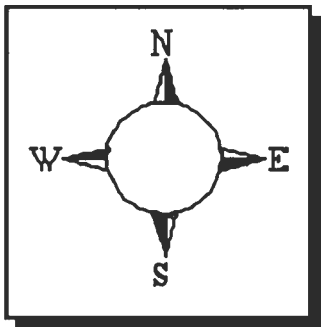
- 600 max. motor 1) Utanför stråket 2) Överlygning 3) Rövning hinder 4) Krypning hinder
 300 max. nöd 5) Oömläten motor 6) Oömläten klaff.
 150 7) Rullat ur stråket 8) Noshjul 9) Horisontal 10) Enhjul 11) Fel enhjul
 150 12) Markberöring 13) Klaff in inom stråket
 50 14) Motorpådrag i stråket

TÄVLING: GRIPEN 1

DATUM: 3/4 - 93

START NR	PILOT	FLYGPLAN		MOTORLANDNING		BEDÖMN. MED KLAFF		BEDÖMN. UTAN KLAFF		HINDERLANDN.		SUMMA PRICK	
		REG.	TYP	METER	FEL	PRICK	FEL	METER	FEL	PRICK	FEL		PRICK
1	STURE LAHRIN	IFX	C1S2	-4		30	+19	36	+15	30	+12	44	140
2	LEIF THELAINER	KMH	PA28	-4		30	-14	35	+14	26	-4	30	151
3	SEVE BARTH	IFX	C1S2	+22		30	-9	40	+8	14	+10	36	170
4	LENNART ANGVIK	IFX	C1S2	+7		30	+16	30	-2	5	+32	120	179
5	ULF RINGH	KMH	PA28	+23		30	-19	30	-4	15	+5	16	201
6	MARCIN TURBYLEWICZ	KEN	PA28	+12	8 +150	30	+20	38	+8	14	+22	60	326
7	Göte AGENHED	IFX	C1S2	+5		30	<-30	30	+7	14	-5	40	368
8	TAGE WENNSTERN	KEN	PA28	-3		30	-14	45	<-30	30	+23	80	465
9	NIKLAS HULTMARK	KMH	PA28	<-30		30	+6	10	+28	50	+11	52	712
10	MATS JONSSON	KEN	PA28	<-30		30	-4	15	+31	60	+13	46	723
11	OVE GANDAHL	KMH	PA28	-15		30	+20	38	+14	16	+49	3 1600	600
12	ANDERS DANIELSSON	KMH	PA28	+50		30	+10	18	+30	50	+80	600	1268

LINKÖPNING 3/4 - 93
 Kurt Melander



KM & debutanttävlingen 1993

LÖRDAGEN DEN 1 MAJ (reservdag 2 maj)

I år kraftsamlar vi inom tävlingsverksamheten. Vi slår ihop Vår- & debutanttävlingen och klubbmästerskapen till en tävling: **KM och debutanttävlingen.**

Hur kombinerar man då ett klubbmästerskap med en nybörjartävling, så att både den luttrade tävlingsräven och den entusiastiske nybörjaren får sitt lystmäte? Jo, banan kommer att läggas så att nybörjaren utan större problem hittar runt, medan svårigheterna koncentreras till målspaningen. Därigenom får vi en utslagsgivande tävling, utan att nybörjaren känner sig bortkommen.

Landningstävlingen genomförs samma dag som navigeringen. Om reservdagen måste tillgripas, kommer landningstävlingen att ske före navigeringen (pga tornets öppettider). För övrigt tillämpar vi de nya svenska reglerna för precisionsflygning.

Låter det kul?



Gör din anmälan på anmälningslistan på anslagstavlan i klubbhuset, eller direkt till:



Mats Warstedt
013-27 42 12 (hem)
013-18 20 66 (arb)

Har du någon fråga, är du välkommen att kontakta mig på ovanstående telefonnummer!

VÄL MÖTT!

PS. Om du inte kan tävla, men ändå vill hjälpa till, är du välkommen att anteckna dig som funktionär på anmälningslistan. Det är en utmärkt möjlighet att lära känna precisionsflyg från insidan. Glöm inte, dessutom, att du kan göra din arbetsplikt som tävlingsfunktionär! **DS.**

Tävlingskommittens bidrag.

Tävlingskommittén anordnade en välbesökt informationsafton i Info-center den 30:e mars och hoppas med detta kunna engagera flera nya tävlande.

Kvällen började med att Horst hälsade alla välkomna och delade ut en present till alla från eget lager, innebärande att även efter en svettig tävlingsinsats, kommer de närvarande att sprida väldoft. Därefter gick Mats Warstedt igenom de olika tävlingsmomenten på ett illustrativt sätt och kvällen avslutades med öl och macka som intogs till videofilmer från olika tävlingar.

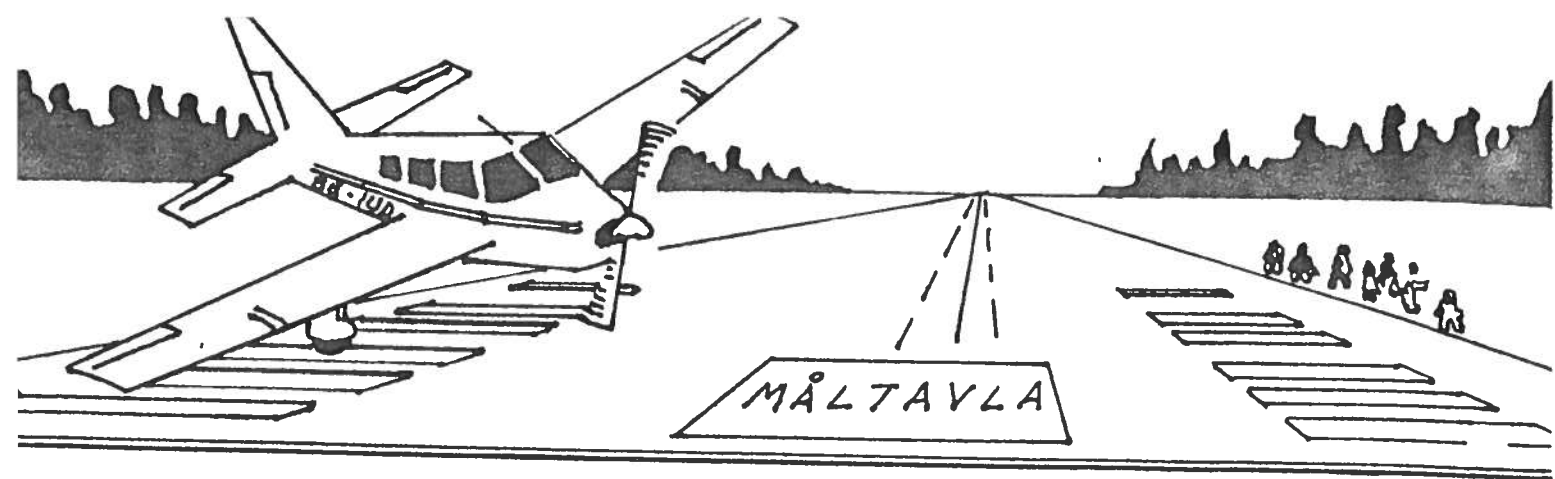
Till tävlingsprogrammet kan tilläggas att Mats Warstedt har accepterat att bli tävlingsledare för Klubbmästerskapet/Debutanttävlingen den 1:e maj. Anmäl dig till honom! Bevaka också tävlingskalendern så att du inte missar något viktigt. Närmst ligger förutom KM också Gripen 2, Safari, Gripen 3, Stjärntävlingen, samt avslutningen av vårsäsongen och årets höjdpunkt, SM.

I övrigt så är tävlingssäsongen igång, som vanligt med flera Nattugglor, som ju startar tidigt, men även med den första Gripen-tävlingen, som gick efter de nya reglerna. Dessa regler finns för de intresserade att läsa i Tävlingskommitténs låda på klubben.

Tyvärr skall Riksländningstävlingen bedömas efter de gamla reglerna, vilket gör att vi inte kommer att skicka in våra resultat dit i år, då vi bedömer att det är viktigare att få träna efter de regler som skall gälla vid t. ex. SM.

Resultatet från Gripen 1 bifogas. Notera att resultatet inte är direkt jämförbart med tidigare år, då annan beräkningsgrund föreligger t. ex. så är max prickar numera 1200 att jämföra med 600 tidigare. Prickbelastningstabell och mall av stråket bifogas också.

Tävlingskommittén/Leif



TÄVLINGSKALENDER VÅREN 1993

Datum	Klockan	Tävling	Arrangör
930123	17.30	Mörkerträning	Seve Barth
930206	18.00	Nattugglan 1	Seve Barth
930220	18.00	Nattugglan 2	N-E Zander
930306	18.00	Nattugglan 3	Göte Agenhed
930330	19.00-	Infoafton om tävlingsverksamheten	Tävlingskommittén
930403	14.00-	Gripen 1	Leif Thelander
930417	14.00-	Gripen 1 (reserv)	Leif Thelander
930501	heldag	KM och Debutanttävlingen	MATS WARSTEDT
930502	heldag	KM och Debutanttävlingen (reserv)	
930508	14.00-	Gripen 2	Horst Komarek
930515	14.00-	Gripen 2 (reserv)	Horst Komarek
930522-	heldag	Safaritävlingen	Gunnar Franzén/
930523	heldag	Safaritävlingen (reserv)	Lena Widin
930529	14.00-	Gripen 3	Seve Barth
930605-		Stjärntävlingen, Visingsö	Jönköpings FK
930606			
930612	14.00-	Gripen 3 (reserv)	Seve Barth
930618-		SM, Västerås (?)	Västerås FK/
930620		(slutförhandling pågår!)	Flygsportförb.

Linköping Januari 1993

Horst Komarek
Horst Komarek, LFK

Ulf Wiberg
Godkänt Ulf Wiberg,
Saab Scania Flygplatschef

med förbehåll för civil- och
militär provflygverksamhet
och övrig trafik.

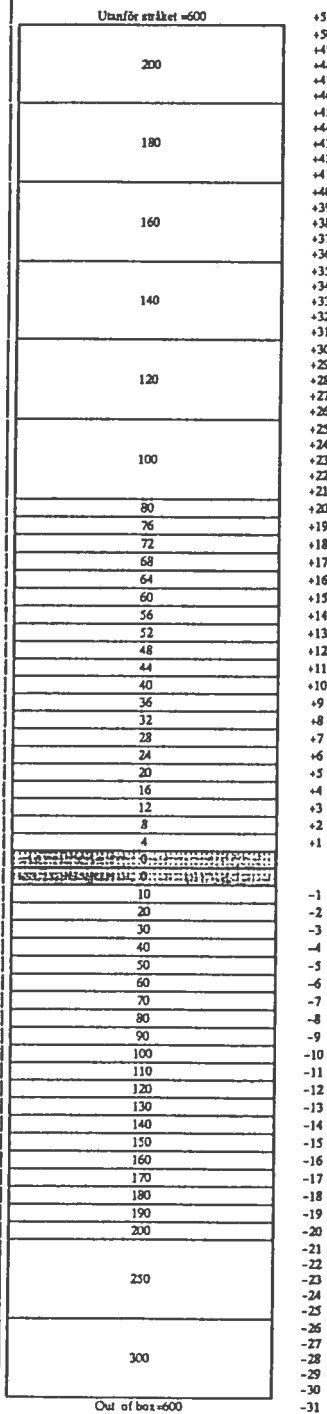
PRICKBELASTNINGSTABELL LANDNING

MOTORLANDNING			NÖDLANDNING		
ZON	PLUS X 4	MINUS X 10	ZON	PLUS X 2	MINUS X 5
0 - 1	0	0	0 - 1	0	0
>1 - 2	4	10	>1 - 2	2	5
>2 - 3	8	20	>2 - 3	4	10
>3 - 4	12	30	>3 - 4	6	15
>4 - 5	16	40	>4 - 5	8	20
>5 - 6	20	50	>5 - 6	10	25
>6 - 7	24	60	>6 - 7	12	30
>7 - 8	28	70	>7 - 8	14	35
>8 - 9	32	80	>8 - 9	16	40
>9 - 10	36	90	>9 - 10	18	45
>10 - 11	40	100	>10 - 11	20	50
>11 - 12	44	110	>11 - 12	22	55
>12 - 13	48	120	>12 - 13	24	60
>13 - 14	52	130	>13 - 14	26	65
>14 - 15	56	140	>14 - 15	28	70
>15 - 16	60	150	>15 - 16	30	75
>16 - 17	64	160	>16 - 17	32	80
>17 - 18	68	170	>17 - 18	34	85
>18 - 19	72	180	>18 - 19	36	90
>19 - 20	76	190	>19 - 20	38	95
>20 - 25	80	200	>20 - 25	40	100
>25 - 30	100	250	>25 - 30	50	125
>30 - 35	120	600	>30 - 35	60	300
>35 - 40	140		>35 - 40	70	
>40 - 45	160		>40 - 45	80	
>45 - 50	180		>45 - 50	90	
>50 -	600		>50 -	300	

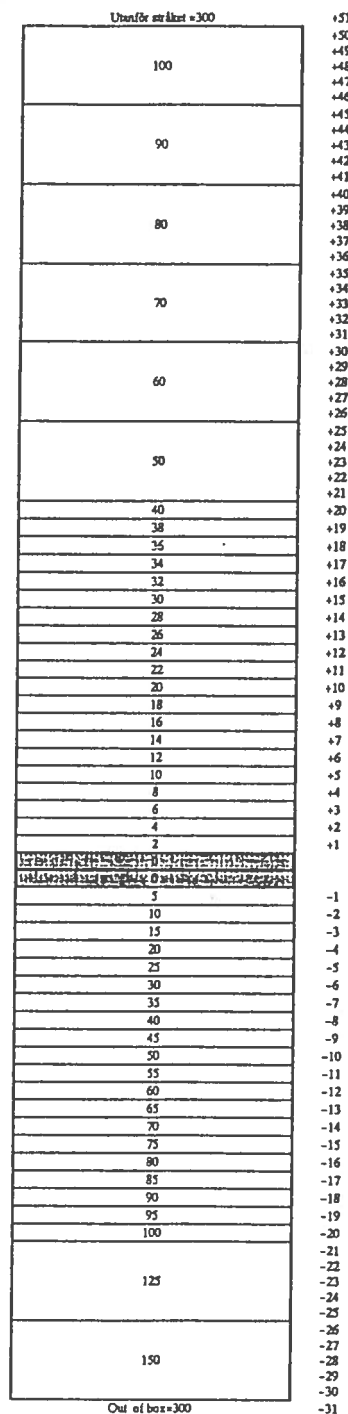
600 max motor	Utanför stråket, <u>O</u> verflygning, <u>R</u> ivning eller <u>K</u> rypning Hinder
300 max nöd	Utanför stråket, <u>O</u> verflygning, <u>O</u> tillåten <u>M</u> otor eller <u>K</u> laff
150	<u>R</u> ullat ur stråket, <u>N</u> oshjul, <u>H</u> orisontal, <u>E</u> nhjul, <u>F</u> el enhjul, <u>M</u> arkberöring, <u>K</u> laff <u>i</u> n inom stråket.
50	<u>M</u> otor på <u>s</u> träket.

PRICKBELASTNING FÖR SÄTTNINGSPUNKTEN

LANDNING 1+4



LANDNING 2+3



För sättning inom respektive zon tillämpas den prickbelastning som anges i diagrammen. Avstånden till höger om diagrammen är angivna i hela meter från nollzonens mittlinje.

SAMMANDRAG FRÅN ÅRSMÖTET 1993

Ca 25 medlemmar deltog i årsmötet, som hölls den 26 mars i Flygets Hus.

Förutom de traditionella årsmötespunkterna gjorde ordföranden Hans Mennborg en kort summering av det gångna året.

Flygtidsproduktionen låg under 1992 ca 500 timmar under budget, som var 4500 timmar. Skolverksamheten svarar för huvuddelen av nedgången. Elevunderlaget var under våren dåligt. En återhämtning skedde dock under hösten. Flygpriserna var oförändrade under året. Skoltillägget höjdes dock något. Ytterligare höjningar är för närvarande inte planerade. Flygtidsbudgeten för 1993 har fastställts till 4300 timmar.

Trots det ekonomiska läget i samhället väljer många att flyga klubbens dyrare flygplan såsom Archer. Dessa uppfyller med marginal budgeten. De billigare flygplanen har lågt flygtidsuttag. Hans påpekade vikten av att vara försiktiga med våra flygplan. Många skador inträffar under hantering på marken. Medlemmarnas insatser för klubben som tex jourtjänsten är också viktigt för att hålla nere priserna.

Verksamheten för ÖSTGÖTAFLYG, som till 90% ägs av LFK, har varit av normal omfattning. Verksamheten består bl a av fotoflyg, rundflyg och kraftledningsinspektion. Älgräkning, som också normalt ingår, har inte kunnat ske p g a brist på snö.

Flygplansparken är fortfarande i gott skick. Inom några år blir det aktuellt med förnyelse. En speciell flygplansgrupp finns som undersöker olika alternativ. Piper tillverkas fortfarande i viss omfattning. De är dock relativt dyra. Ett checkiskt flygplan, ZLIN, har studerats som en eventuell ersättare till Safarin. En sådan finns denna vecka på LFK för beskådande. Det tidigare påbörjade bygget av MFI 9 nr 2 tycks inte ha förutsättningar att kunna färdigställas i LFK:s regi. Försäljning har diskuterats.

Tävlingsverksamheten kommer att fortgå med lika höga ambitioner som förra året. Tillgängligheten till flygfältet är dock fortfarande dålig.

Klubbhuset och angränsande områden tycks för närvarande inte vara i farozonen för andra planerade verksamheter. Vi fortsätter i försiktig takt att upprusta våra lokaler och anläggningar. Hangarfrågan måste lösas på sikt. Kostnaden är för hög i SalAir-hangaren.

Minnesfonden för Mats Lind och Lennart Sundström har idag växt till ca 21 000 kr. Hans efterlyste förslag på säkerhetsbefrämjande aktiviteter. Idéer kan lämnas till Sture Bjelkåker.

Hans informerade vidare om den kommande flygdagen med anledning av LFK:s 60-årsjubileum. Flygdagen, som är planerad till den 6:e juni, kan förhoppningsvis bättra på vår ekonomi. Tidigare flygdagar har givit ett bra överskott. I förlängningen kan detta underlätta nyanskaffning av flygplan. Ett preliminärt flygprogram finns framtaget. Bl a kommer Flygvapnet, ett antal utländska flygplan och förhoppningsvis Saab att delta. Flygdagen kommer troligen att kombineras med Nationaldagsfirandet. En flygdagskommitté, under Tommy Bergströms ledning, finns utsedd. Alla måste dock vara beredda att ställa upp och jobba i samband med flygdagen.

En Jubileumsbankett kommer att gå av stapeln på lördag- eller söndagkvällen i samband med flygdagen. Klubbmedlemmar kommer att kunna delta till ett subventionerat pris.

Saabflygfältet kommer att stängas under semesterveckorna. Banbeläggningen ska förbättras. LFK:s flygplan kommer att flyttas till i första hand Kungsängen. Troligen kommer även skolningen att kunna ske där.

Avslutningsvis tackade ordföranden alla som på något sätt stött klubbens verksamhet under det gångna året.

Vid pennan

Ove Gandahl

KLUBBVERKSAMHETEN

Bemärkelsedagar

LFK gratulerar följande medlemmar:

70 år

Uno Åström

50 år

Ingvar Skoglund
Håkan Bengtsson

GRATTIS!

OLLE

Matrikeln

Framtagning av ny matrikel pågår. Vi räknar med att tryckning kan ske under april. Om planerna håller kommer nya exemplar att finnas i klubblokalen för avhämtning i slutet av april. De som inte hämtar sina exemplar kommer att få dem hemsända tillsammans med KONTAKTEN nr 3/93.

OVE GANDAHL

Volmetsändning på kortvåg

Har man en radiomottagare för kortvåg går det tämligen bra att lyssna på Shannon Volmet och Air Force Volmet. Mottagaren måste kunna ställas in för SSB-modulation, annars blir läsbarheten i bästa fall bara ett. Shannon Volmet omfattar större trafikflygplatser i Västeuropa medan Air Force Volmet omfattar ca 30 flygplatser, mest militära, i främst England.

Shannon Volmet 3413, 5505, 8957 och 13264 kHz

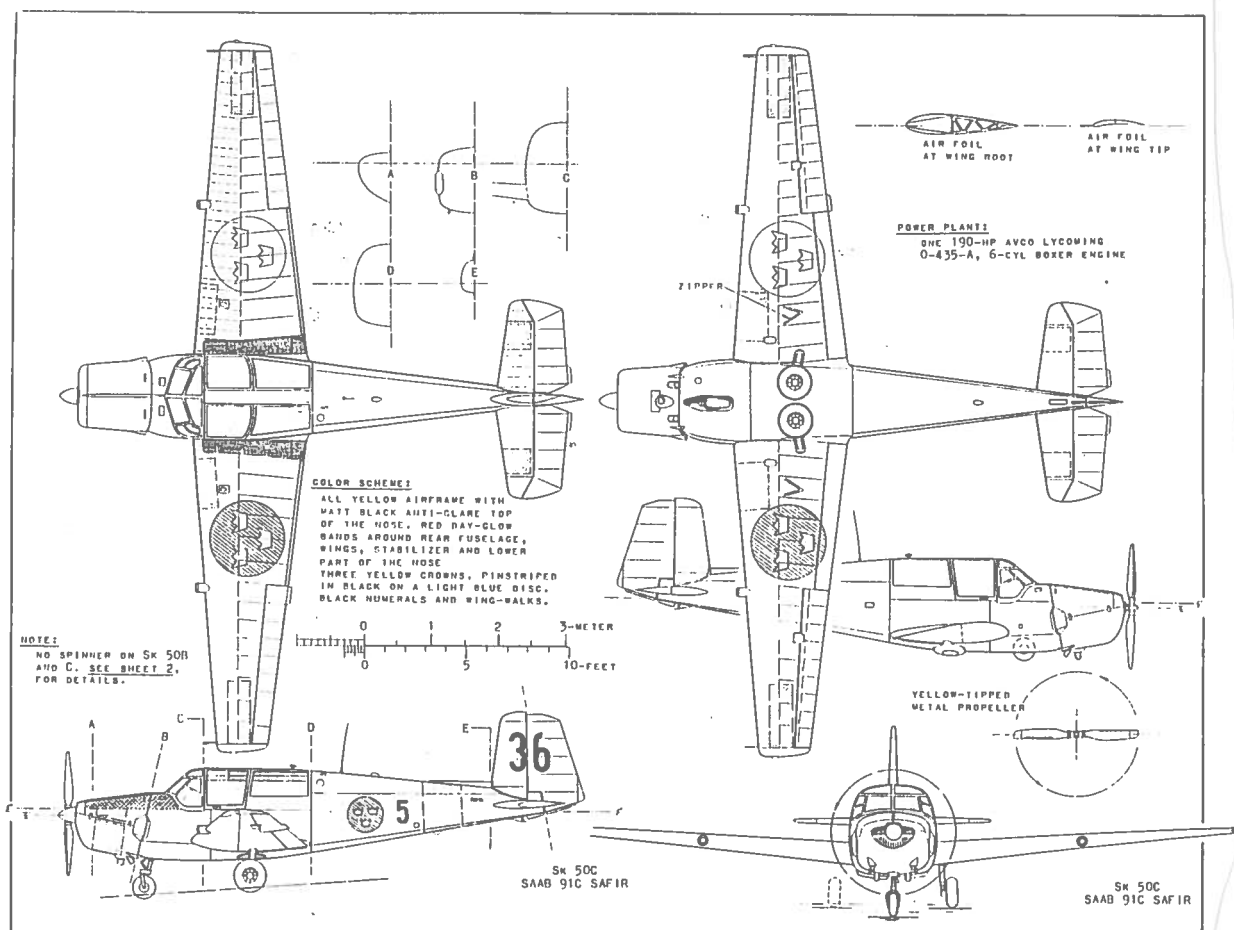
Air Force Volmet 4723 och 11200 kHz

Shannon Volmet upprepas 2 ggr/timme. Volmet för Köpenhamn, Stockholm, Göteborg, Bergen, Oslo, Helsingfors, Dublin och Barcelona hörs t ex H+10-15 och H+40-45.

ERNST PERSSON

"SigurdE-LAK" I LUFTEN

FC Flygklubb vid FMV:PROV på Malmen fick i slutet av 1992 sin första SK50B i luften. Registreringsbeteckningen, SE-LAK, till trots är det ett mycket snällt och harmoniskt flygplan. Det är 3-sitsigt och utrustat med styrspak, infällbart landställ och omställbar propeller. Motorn är av typ Lycoming O-435-A på 190 hk och ger en marschfart av 235 km/h.



FC Flygklubb har i egenskap av flygvapenklubb fått möjlighet att köpa SK50 nu när dessa tagits ur krigsorganisationen. Ytterligare en SK50B samt en SK50C (4-sits) finns i klubbens ägo och är under iordningställande för civilregistrering. FC flygklubb har därmed redan fem flygplan i klubben, varav två för närvarande flyger! (En flygande Ba4 och en Ba11 under renovering, båda "dubbeldäckade aerobaticmaskiner", kompletterar flygplanparken).

"SigurdE-LAK" lär förresten vara flygledarnas öknamn på besvärliga VFR-piloter. Om ÖKC och övriga sätter i halsen vid anrop må de vara förlåtna!

OLLE

601 79 Norrköping, TELEFON 011-19 20 00, Telex 64250 Civalf S, AFTN ESKLYAVT.

B 107. METEOROLOGISKA KODER FÖR LUFTFARTEN - ÄNDRINGAR

1 Introduktion

Detta AIC informerar om de ändringar av de meteorologiska koderna för luftfarten som träder i kraft den 1 juli 1993 (METAR, TREND och TAF). Även MET REPORT omfattas av mindre ändringar.

Bakgrunden till ändringarna är att nuvarande koder inte motsvarar mätarnas operativa krav. En genomgripande översyn har därför gjorts av WMO och ICAO. ICAO:s Annex 3 innehåller detaljer om ändringarna.

Snärre justeringar av nedanstående kan bli aktuella före ikraftträdandet.

Som följd av ändringarna kommer också F-grammen för vädermeddelanden på radiotelefon i att ändras på vissa punkter. Information om detta kommer att lämnas senare.

2 Aktuellt väderkod

2.1 Innehåll och uppställning av en aktuell rapport visas i nedanstående tabell:

Rapport- typ	Flygplats	Tid	Vind	Sikt	RVR
METAR	ESSA	1030Z	28015GZ5KT	1700SE 6000N	R01/P2000

Väder	Moln	Temp/ Duggp	QNH	Senaste väder	Vind- ejvsn	TREND
SIIRA	SCT004 BKN025	02/01	Q0998	RESNRA	WS TKOF RWY01	NOSIG

2.1.1

Identifiering

Identifieringen består av tre delar:

a) Rapporttyp

- 1) METAR - regelbunden observation, normalt utförd två gånger per timme under flygplatsens öppethållning
- 2) SPECI - utvalt specialrapport. Dessa utfärdas då signifikanta förändringar av vissa kriterier inträffat jämfört med senaste METAR. SPECI utfärdas ej i Sverige.

b) Flygplats

ICAO:s fyrsiffriga platsindikator används för att identifiera flygplats.

c) Tid

Observationstiden i timmar och minuter UTC skall tas med i en individuell rapport som ingår i en bullerin omedelbart följt av bokstaven Z, utan mellanslag om observationstiden avviker med mer än 10 minuter från den officiella tiden i bullerlinens telegram huvud.

2.1.2 Vind

Vindriktning anges med tre siffror avrundat till hela tiotals grader och vindhastighet med två siffror (i extrema fall tre) för att ange medelvindhastighet. Gruppen följs utan mellanslag av förkortningen KT (även KMH) och MFS kan förekomma, dock ej för svenska flygplatser)
Exempel: 27010KT

2.1.2.2

Byvindhastigheter anges genom att efter medelvindhastigheten sätta in G följt av byvindhastigheten med två (i extrema fall tre) siffror följt av sort för vindhastighet, normalt KT.
Exempel: 27015G26KT

2.1.2.3

Vindstilla indikeras med 00000KT. Variabel vindhastighet anges med förkortningen VRB följt av vindhastighet och enhet för vindhastighet.
Exempel: VRB02KT

2.1.2.4

Om vindriktningen under 10-minutersperioden närmast före observationen varierar mer än 60°, anges detta efter vindgruppen med de två extremvärdena för vindriktning åtskillt utan mellanslag med ett V.
Exempel: 27010KT 240V230

2.1.3 Sikt

2.1.3.1

Om ingen markant skillnad i sikt i olika riktning finns, anges lägsta sikt i meter med fyra siffror. Finns däremot markant skillnad i sikt i olika riktningar, anges den lägsta sikten i meter med fyra siffror följt av förkortning för någon av de åtta huvudriktningarna, N, NE, E, SE, S, SW, W eller NW.
Exempel: 4000NE

2.1.3.2

Då lägsta sikten är mindre än 1500 meter och samtidigt sikten i andra riktningar är 5000 meter eller mer läggs också högsta siktvärde in med angivande av riktning.
Exempel: 1400SE 4000NW

Ann. 9999 indikerar att sikten är tio kilometer eller mer och 0000 att sikten är mindre än 50 meter.

2.1.4 Bansynvidd, RVR

2.1.4.1

Uppgift om bansynvidd föregås av indikatorbokstaven R omedelbart följt av bannummer, snedsreck (/) och därefter rapporterat värde i meter med fyra siffror. Gruppen upprepas i den mån bansynvidd rapporteras för flera banor.
Exempel: R01/0450 R08/0600

2.1.4.2

Då RVR överstiger det högsta värde som skall rapporteras eller kan observeras föregås värdet av bokstaven P.
Exempel: R01/P2000

2.1.4.3

Då RVR understiger det lägsta värde som kan uppmätas eller kan observeras föregås värdet av bokstaven M.
Exempel: R01/M0150

2.1.4.4

Då automatisk utrustning för mätning av RVR används (f.n. endast Arlanda, Landvetter och Sturnup) anges under vissa förutsättningar tendensen i RVR med tillägg av en bokstav efter mätvärdet; U (up) för uppåtgående, D (down) för nedåtgående samt N (no change) oförändrad tendens.
Exempel: R01/0750N R19/P2000U R26/M0150D

2.1.4.5

Då automatisk utrustning för mätning av RVR används, anges under vissa förutsättningar variationen i mätvärdet under en tionminutersperiod genom att ange lägsta och högsta värde under perioden åtskillt av bokstaven V.
Exempel: R17/0450U R35/0350V0600U

2.1.5 Väder

2.1.5.1 Varje grupp kan bestå av en intensitetsindikator och en bokstavsförkortning (två till nio tecken) i enlighet med nedanstående tabell:

INDIKATOR	VÄDERFENOMEN				
	Intensitet eller "i närheten" 1	Signaltecken 2	Nederbördsfenomen 3	Siktmedrättande fenomen 4	Andra fenomen 5
Lätt	MI	DZ	BR	PO	Virvlar
Måttligt	BC	RA	FG	SQ	Linjebö
(utan indikator)	DR	SN	VA	FC	Tromb
Kraftigt	BL	SG	DU	SS	Sandsstorm
(i närheten)	SH	IC	SA	DS	Stofstorm
	TS	PE	IIZ		
	FZ	GR	GS		

Ann. Väder rapporteras genom att använda tabellen i den ordning den är uppställd från kolumn 1 till 5. Först anges intensitet, därefter signaltecken och sist väderfenomen.

Exempel: +SHRA (trafäga regnarur).

2.1.5.2 Väder "i närheten" rapporteras med förkortningen VC före aktuellt fenomen utan angivande av intensitet.

Exempel: VCSH (skurar i närheten oberoende av nederbördsbelag).

2.1.6 Moln

2.1.6.1 En till fyra grupper, var och en normalt bestående av sex tecken används för molnrapportering. De första tre används för att ange molnmängd:

- a) SCT (scattered) för att ange 1-4/8
- b) BKN (broken) för att ange 5-7/8
- c) OVC (overcast) för att ange 8/8

Vid rapportering av vertikalsikt ersätts trebokstavskoden med VV.

De tre därefter följande tecknen används för att ange molnhöjd i steg om 100 fot. 200 för blir stället 002, 2000 fot blir 020, 20000 fot blir 200.

2.1.6.2 Molnslag rapporteras endast om dessa är signifikanta. Dessa är:

- a) CB (cumulonimbus)
- b) TCU (towering cumulus, cumulus congestus)

och läggs till efter molnhöjden.

Exempel: SCT005 SCTD10 SCTD18CB BKN025, VV005

2.1.6.3 Då begreppet CAVOK inte kan användas pga t.ex. nedsatt sikt och samtidigt inga moln finns används förkortningen SKC (sky clear).

CAVOK

2.1.7 Begreppet CAVOK (eng. Ceiling And Visibility OK) används som tidigare då sikten är 10 km eller mer, inga moln förekommer under 5000 ft samtidigt som inga väderfenomen uppträder.

2.1.8 Temperatur och dagpunkt

2.1.8.1 Denna grupp har inte ändrats från den gamla koden.
Exempel: 10/03, 01/MOI

2.1.9 Løfftryck, QNH

2.1.9.1 QNH-värdet föregått av indikatorboken Q, anges alltid med fyra siffror. Vid QNH under 1000 hPa är förstasiffran alltså 0.

Ann. Från stater som anger lufttrycket i hPa används indikatorboken Q, medan från stater som anger QNH i tum används indikatorboken A.

2.1.10 Tilläggsinformation

a) väder sedan föregående observation anges, om detta har signifikant operativ betydelse, med väderfenomens förkortning föregått av prefixet RE.

Exempel: RETS

b) Vindskjuvning rapporteras i inflygnings- och/eller utflygningsområdet föregått av förkortningen WS (wind shear).

Exempel: WS TKOF RWY01, WS LDG RWY26

2.1.11 Bankvinklinger anges under vinterförhållanden för vissa flygplatser. Gruppen är oförändrad från den tidigare koden.

2.1.12 TREND

2.1.12.1 För vissa utvalda flygplatser utfärdas TREND prognoser.

a) *Ändringsindikatorer*

RECMG (becoming) eller TEMPO vilka kan följas av en tidgrupp (timmar och minuter UTC) föregått av en av tre indikatorer FM (from), TL (until), eller AI (at).

b) *Väder*

Här används de koder som beskrivits ovan. NOSIG används då inga signifikanta ändringar väntas.

Exempel: BECMG FM1200 3203GSORNT; TEMPO FM0730 TL0830 3000 SHRA.

2.1.13 Prognoser

2.1.13.1 Flygplatsprognoser (såväl FC som FD) är motsvarande förändringar, där de flesta grupper kan kodas med hjälp av koncept som METAR-koden.

2.1.14 Landnod

2.1.14.1 En landnod för att underlätta tolkning av METAR, TREND och TAF kommer att göras tillgänglig före ikraftträdandet.

Preliminär rapport/Haveriinformation

Ärende L-101/92

Rapporten färdigställd 1993-01-05

Luffartyg: registrering och typ SE-UAD; motorsjelflygplan SF 25B
Tidpunkt för händelsen 1992-12-29 ca kl 14.30
Plats Sjön i Ångens is, T-län
Typ av flygning Allmän flygtränning
Väder Vind, växlande 0-5 knop. Molnfritt
Antal ombord 2
Personskador Föraren i högersits allvarligt skadad
Skador på luffartyget Omfallande
Övriga skador Lufsledningar avslitna
Förarens i vänstersits ålder, certifikat 50 år; S certifikat
Hans totala flygtid Ca 250 timmar
Förarens i högersits ålder, certifikat 65 år; S certifikat
Hans totala flygtid Ca 160 timmar

Föraren i vänstersits, som äger flygplanet, startade från Täby segelflygfält. Han har uppgett bl. a. följande. Efter starten fick föraren i högersits överta flygningen, som till en början förflödes NNO om flygfältet. Man kom sedan överens om att föraren i högersits skulle utföra en "studs-och-gå-landning" på sjön i Ångens is. Landningsvarvet utfördes i vänstervarv med medvindslinjen öster om sjön. Final och höjdreducering skedde såklart mot solen över sjöns norra del.

Över ett hund vid mellersta delen av sjön går en 10 000 volts ledning med tre trådar på ca 10 meters höjd över isen.

Föraren i vänstersits har ytterligare uppgett: Ingen av förarna observerade ledningarna i tid. Föraren i vänstersits såg ledningarna strax före islaget. Han övertog då flygningen och försökte lyfta flygplanet över ledningarna.

Flygplanet träffade ledningarna med propellern, luven och höger vinge. Ledningarna slets av. Flygplanet slog i isen och studsade upp, varefter det stannade vid strandkanten ca 160 m från ledningen.

Motorn var i gång under flygningen.

SIHK fortsätter utredningen.

Postadress
Box 12538
102 29 STOCKHOLM

Bankadress
08 737 59 40

Vänerbushörn
08 12841 HAVKOM S

Telefon (väner)

Rapport C 1993:1

Ärende L-119/91

Rapporten färdigställd 1993-01-28

Luffartyg: registrering och typ SE-IUI, Piper PA-28-161
Tid 1991-11-14 kl. 10.50
Plats Luftrummet ovanför Säve flygplats, O län
Typ av flygning DK-skolning
Väder Vind 240°/10-20 knop, molnbas 2 000 fot, Cb-moln i området, sikt > 20 km, marktemp +5°C, QNH 990 hPa
Antal ombord; lärare 1
elev 1
Personskador Inga
Skador på luffartyget Omfallande
Övriga skador Inga
Lärarens ålder, certifikat 46 år, D
Lärarens totala flygtid 8 400 tim
Elevers ålder, certifikat 48 år, A
Elevers totala flygtid 650 tim

Händelseförlopp m.m.

Läraren har uppgett följande. Flygningen, som avsåg instrumentutbildning, skedde på 3 000 fots höjd. Plötsligt hördes en smäll. Samtidigt syntes ett blått ljussken, generatorlampan ländes och amperemätaren visade noll. Många instrument visade sig vara skadade. Flygningen avbröts och en visuell landning genomfördes utan problem.

Den tekniska undersökningen visar omfattande skador på båda vingarna. Vänster vinge hade deformationer i skalplåt och spryglar samt saknade vingtipp. Båda vingarnas skevrodere hade brännskador. Skador hade vidare uppstått i flygplanet och avtoniksystem.

SHK:s utlåtande

Haveriet har orsakats av ett blixtnedslag i flygplanet.

Information från

STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)

I 3/93

18 feb. 1993



Preliminär rapport / Haveriinformation

Ärende L-07193

Rapporten färdigställd 1993-02-11

Lufförnyg: registrering och typ SE-GFX; Socata TB10
Tid 1993-02-05, kl. 19.48
Plats Väster om Långviksskärr, B län
Typ av flygning Privat
Väder På sträckan: Vind 315°/30 knop, CAVOK, temp/dagpp på 5 000 ft -8°C/-17°C,
Antal ombord; besättning 1
passagerare 0
Personskador Lätta
Skador på luftfartyget Okänt
Övriga skador Inga
Förarens ålder, certifikat 52 år, A och mörkerbehörighet
Förarens totala flygtid ca 140 timmar, varav på typen ca 15 timmar

Under flygning från Tallin till Stockholm/Bromma rapporterade föraren bränslebrist. Något senare stannade motorn och föraren nödlandade på valtlet väster om Långviksskärr i Stockholms södra skärgård.

Föraren har uppgivit följande:

Han hade tidigare på dagen flugit från Tullinge till Tallin med mellanlandning på Stockholm/Bromma. Flygplanet var fulltankat vid starten från Tullinge och bränslemätarna visade då fulla tankar. I färdplanen hade han angivit aktionstid sex timmar. Flygningen hade sammanlagt tagit i timme 53 minuter i anspråk och hade skett utan problem.

Efter ett par timmars uppehåll i Tallin påbörjade han förberedelser för återflygning till Stockholm/Bromma. Han tänkte inte men öppnade tanklocken och lyste med ficklampor för att kontrollera att det fanns bränsle i tankarna. I färdplanen angav han aktionstid fyra timmar. Han startade från Tallin kl. 17.40. Bränslemätarna visade då att det fanns ungefär lika mycket bränsle i båda tankarna och att tankarna var mera än halvfulla. Han flög enligt VFR (visuellflygregeln) på 5400 fots höjd och upplevde att bränsleförbrukningen var normal. Han flög enligt sin vana med motorvarvtal 2400 rpm, ingastryck 20,1 tum Hg och normal utmatning.

Postadress: Box 125:8
 102 25 STOCKHOLM

Besöksadress: Telefon (väst) 08 737 86 40

Västerhovsgatan: Telex 12841 HAVKOM S

2

Efter ungefär en timmes flygning passerade han Dagö's västra udde och skiftade då till höger tank. Därefter tyckte han att bränslet förbrukades onormalt snabbt. När han passerade FIR-gränsen anmälde han sig för Stockholm-kontroll och flög vidare på 5000 fots höjd. När bränslet var slut i höger tanken och motorn började gå hackigt skiftade han till vänster tank och rapporterade kl. 19.45 att han hade bränslebrist. Knappt två minuter senare tog bränslet slut i den vänstra tanken och motorn stannade. Han lyckades få den att gå en kort stund. När motorn definitivt stannade var flyghöjden ca 4000 fot och han rapporterade "motorbortfall" och att han avsåg nödlanda. Stockholm kontroll uppfattade detta och meddelade föraren att man skulle vidta åtgärder.

Föraren aktiverade nödsändaren och koncentrerade sig på att hålla en fart av 83 knop motsvarande bästa fart med stoppad motor. I mänskenet och med långa landningsstrålkastare såg han skärgården framför sig och kunde utföra en kontrollerad landning på valtlet intill en ö som han just hade passerat över.

Föraren var oskadad. Han tog på sig en flytväst, tog en annan flytväst om ena armen, gick ut på vingen, stängde kabindörren, satte sig på taket och avvaknade. När planet efter ungefär 15 minuter började sjunka simmade han ca 100 m till ett litet skär där han med möda kunde ta sig iland. Därefter minns han ingenting förrän han vaknade upp på Huddinge sjukhus.

Efter larm startade FV räddningshelikopter från Visby kl. 20.08 och sattes tillsammans med en räddningskryssare, en båt ur kustbevakningen och en polisbåt in i spaning efter naveristen. Kl. 22.15 hade föraren återfunnits och vindschats upp i helikoptern. Han fördes till Huddinge sjukhus där han togs om hand kl. 22.35. Han hade då 29 graders kroppstemperatur.

Flygplanet har ännu inte återfunnits. Eftersökning pågår.

SHK fortsätter utredningen. Härvid kommer även att undersökas hur informationen Tallin—Stockholm kontroll fungerat.

NÖDKURS

KSAB:s nödgrupp, som bl a i samarbete med FOLA Airsafe arbetar fram nödutrustningar för flyget, avser nu att anordna en NÖDKURS.

OBS! Begränsat antal deltagare.

Tid: Lördagen den 24 april kl 09.00-16.00.

Plats: Västeråstrakten
 Transport kan ordnas från Västerås/Johannisbergs flygplats.

Innehåll: Teori och praktik på såväl land som i vatten.

Förplägnad: Kaffe - Lunch - Kaffe ingår.

Upptäning: Bastu ingår.

Pris: Självkostnad 675:-. I detta ingår, förutom mat och bastu, hyra av flytväst, livbåt, isolerdräkt m m.

Om du är intresserad ring KSAB Conny Falkenby för ytterligare information.

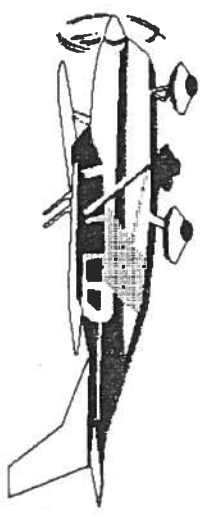
Luftfartyg	Utrustningsenhet Benämning och typ Grupp nr (ATA-100)	Beskrivning av störning/materiefel Händelseförlopp Angivnen gångtid	Rapporterad orsak/åtgärd
Agusta-Bell 206B	Fönster Nedre frontruta 56-10 (M)	GPS-mottagare logs med på flygning, då såldem ej finns monterad i helikoptern. Efter landning lade jag GPS:n ovanpå instrumentbrädan.	Vid start glömde jag att GPS:n låg på instrumentbrädan och vid ett kraftigt klytt ramlade den ned och träffade nedre, högra front-rutan. Normal landning genomfördes. Frontrutans sprickor och med mindre hål.
Beech BE77	Navigation Transponder 34-50 (O)	Vid övning på höjter upp till Fl. 50 avslags Transpondern stod inställt på 7700 vilket inte observerades vid aktivering.	Målnet AIC observerade den installerade nödkontrollen och frekvens 18 och kontrollerade med flyktbussen i området. När detta mistlyckades beslutade man att sända upp incidentberedskapen för kontroll.
Beechcraft 95-B45	Tändsystem Magnet Bendix 74-10 (M)	Ören gång på motorn. Magnetens gångtid: 781 tim.	Tändmagneten impaktörppling involvering felaktig. Magnet utbytt.
Cessna F152	Underhåll 05-00	Siffringen inställande på vingplats för kontrollen enligt checklisten. Då klaff var på väg utöver (mistligt) inträffade konstigt ving mellan vingklaffströmbiljard och roterås.	Anledning till uppkommet fel var att roterliket hade placerats fel. Normalt skall roterliket vara förvarat i kartfack i nedre högra hörnet av instrumentpanelen. I detta fall har roterliket stoppats in genom en lucka i instrumentpanelen helt igen ovanför kartfacket.
Cessna FR172F	Propeller 61-10 (M)	Vid maskprovning av banans anföring samt vindförlämnade vid hantverkarn kom en kraftig kastvind som fick nosen (propellen) in i en snövall samt vinsten vinge i banan.	Reparatur av vinge och propeller.
Cessna F172H	Propeller 61-10 (M)	Under övning av start och landning höjande flygplanet där lite åt vinsten. Jag avbröt övningen och flög hem till Bromma. Inflygningen gick smidigt och kontrollerna hela vägen tills dess att noshjulet sautes i banan. Då gjorde flygplanet kraftigt åt vinsten och för ut på gräset. Flygplanet ville riktnom. Val på gräset slog propellern i marken varvid spritsarna blev skadade. Det gick dock att ta en normalt tillbaks till skolan.	Propellern reparerad av verkstad och återmonterad. Propelleraxelns rörlighet kontrollerad och var inom godkända toleranser. Öljefilret kontrollerat u a. Bromskötet, motorfundament, landsställ med infästningar, nödstoppsstyrning och bromsen kontrollerade u a. Flygplanet kontrollerat.
Cessna 172RG	Landsställ 32-30 (M)	Landsstället gick ej ut. Nivåfällning av landsställ. Normal landning.	Flimret för hydraulpump bränd. Elmotor utbytt.

Luftfartyg	Utrustningsenhet Benämning och typ Grupp nr (ATA-100)	Beskrivning av störning/materiefel Händelseförlopp Angivnen gångtid	Rapporterad orsak/åtgärd
Piper Cub 13C-65	Vingar 57-00 (M)	Vingefötter demonterade för röngekombi. Flygplanet parkerat utomhus. Vid ett oväder släppte försörjningen för höjter vinge som vecks upp, varvid vingbakken drog i och bröjde upp profill för tak och frontrutans infästning på höjter sida.	Mindre dukskada på höjter vinge och kropp. Spricka i frontruta. U-profil brusten. Reparation av U-profil och tak, samt byte/paration av frontruta.
Piper PA-28-140	Propeller 61-10 (M)	Efter påtag för start gjorde flygplanet vinsten efter ca 60 m och kolliderade med ett benkamljus. Flygplanet stannade innan det passerat armaturen.	Propellern fick ett jock 8 cm från spetsen, som endast slog i glaset. Propellern skickad på reparation.
Piper PA-28-180	Tändsystem 74-30 (M)	Vid startförsök kändes rökluft troigen från tändningslåset.	Tändningslåset utbytt.
Piper PA-28-181	Vingar 57-40 (M)	Vid taxning på plattan "kolliderar" övren med en klapp som är placerad i utkanten av plattan.	Ett slagmärke uppstod på vänster vingframkant.
Piper PA-28R 201	Landsställ 32-30 (M)	Noshjulet fölldes in under uttrihning vid landning. Propellern slog i banan, motorn gick på tomgång.	Skador på propellern och noshjulslockarna. Bult till föllstötta hade gått av.



VAD HAR DU GJORT FÖR FLYGSÄKERHETEN IDAG?

Motorstopp p g a bränslebrist är en haveriorsak som är möjlig att undvika.
Låt inte det hända DIG!



TÄNKVÄRDA TANKAR

"Tolerans är att erkänna andras rätt att ha fel"

Bidra med Dina tänkvärda tankar!

OLLE

NÄSTA MANUSSTOPP

Manusstopp för nummer 3 är lördagen den femte juni klockan 17.00.

Vässa pennan!

OLLE

APPELL

Gör en insats för flygdagen 6/6 !

Klubben behöver alla goda krafter för att arrangemangen skall fungera, både före, under och efter flygdagen. Anmäl Dig genom att skriva på listan i klubblokalen.

Bestyrelsen