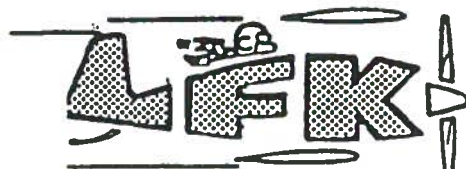


Kontakt med



Medlemstidning för LINKÖPINGS FLYGKLUBB

Redaktör: Håkan Börjesson Arb 013-184835 Hem 013-80896

NR 4 1993

I DETTA NR

- Redaktören har ordet
- Johannes har ordet
- Bemärkelsedagar
- Jourdragningar
- Tävlingsresultat
- Klubbverksamheten
- LFK på Kungsängen
- Blandat



LINKÖPINGS FLYGKLUBB, 58188 LINKÖPING	Tel.	Exp och jour	013 - 183200
		Flygchef och hangar	013 - 183201
		Tekn chef	013 - 183204
Postgiro 160143 - 4	Bankgiro 120 - 0732		
Expeditionstider:	Skol- och flygchef Expedition	Vardagar 08.00 - 09.00 Vardagar 08.00 - 13.00	
Bokningstider:	Vardagar	Exptid 08.00 - 13.00, jourhavande 17.00 - mörkrets inbrott	
	Lör-, sön- och helgdagar	Jourhavande 08.00 - mörkrets inbrott	

REDAKTÖREN HAR ORDET

Hej!

Jag heter Håkan Börjesson och har fått förmånen att från och med detta nummer vara redaktör för "Kontakten".

LFK blev en ny och angenäm bekantskap för mig när jag började ta A-certifikat september 1992.

När jag blev tillfrågad om jag var intresserad att ta över redaktörskapet efter Olle Hultgren så tvekade jag inte eftersom jag tycker om att skriva och redigera, men framförallt det är en bra möjlighet att bidra till klubbverksamheten.

"Kontakten" är viktig för att upprätthålla klubbkänslan och gemenskapen inom LFK, samt att sprida aktuell information.

"Kontakten" är en ypperlig möjlighet för Dig som medlem att sprida Dina åsikter och erfarenheter samt komma med tips m m.

Utnyttja denna möjlighet!

Vi hörs!

Håkan Börjesson

LFK riktar ett stort tack till Olle för det fina arbete Du lagt ned som redaktör!

*

JOHANNES HAR ORDET

Till alla LFK-piloter!

Du som av någon anledning planerar att flyga till Malmen är Skyldig att följa Regler för Malmen.

Före flygning skall Du ha tillstånd av Vakten att komma dit. Tel: 283893, 283894.

Detta gäller då F3-Malmen TWR har stängt!

Om någon bryter mot anvisningar och Regler för Malmen kan detta omedelbart leda till Landningsförbud för LFK!

Luftfartverkets publikationer.

På förekommen anledning så uppmanar jag samtliga piloter att repetera var man kan söka information som finns i Luftfartsverkets publikationer. Förteckning bifogas i detta nummer.

*

Mörkerutbildning.

Anmälan **NU** till **mörker**-utbildning.

Ring 183200, 183201

*

Tack!

Ett Stort Tack till er alla för Blommor och alla fina Presenter på min 60-årsdag.

Johannes

*

BEMÄRKELSE DAGAR

LFK gratulerar följande personer vilka haft eller kommer att få bemarkelsedagar:

50 år

Hasse Persson

Nils-Gunnar Person

60 år

Lennart Johannesson

Johan-Arne Samuelsson

Torsten Strid

JOURDRAGNINGAR JANUARI-MAJ 1993

Följande har vunnit 1 timmas flygning med Cessna eller Cadet:

Jan/ Feb	794	Håkan Österhed
Mar	403	Lennart Karlsson
Apr	108	Roland Ahlm
Maj	718	Marcin Tubylewicz

Grattis!

Seve Barth

*

TÄVLINGSRESULTAT

Resultat SM 1993 i Västerås:

Individuellt (40 deltagare):

1	Arne Nylén	Botkyrka	199 prickar
2	Jan-Olof Friskman	Gävlebygden	200
3	Mats Warstedt	Linköping	202
11	Sture Lahrin	Linköping	311
20	Mats Jonsson	Linköping	533
24	Gunnar Franzén	Linköping	794

Lag:

1	Linköpings FK	513 prickar
2	Stockholms FK	525
3	Ludvika FK	650

Resultat EM 1993 i Dunakeszi, Ungern:

Individuellt (54 deltagare):

1	Janusz Darocha	Polen	120 prickar
2	Milos Fiala	Tjeckien	128
3	László Bódis	Ungern	137
16	Mats Warstedt	Sverige	289
18	Anders Hellström	Sverige	297
21	Claes M Johansson	Sverige	333
36	Erling Lindholm	Sverige	622
49	Gary Hörnaeus	Sverige	2381 (bröt)

Lag:

1	Polen	434 prickar
2	Tjeckien	517
3	Ungern	601
5	Sverige	919

LÄNDNINGSTÄVLING "GRIPEN" 3.

VIND 90° 5-10 KTS

NR	NAMN	MOTOR		BEDÖMNING		BEDÖMNING		HINDER		TOT					
		FPL	MET PRICK	ANM	ANM	MET PRICK	ANM	MET PRICK	ANM						
1	SEVE BARTH	IFX	0	0	-	-11	55	-	-3	15	-	-2	20	-	90
2	MATS JONSSON	KMH	-2	20	-	-3	15	-	+6	12	-	-5	50	-	97
3	MATS VARSTEDT	IFX	-3	30	-	+9	18	-	+18	36	-	+7	28	-	112
4	STURE LAURIN	IFX	-4	40	-	+19	38	-	+13	26	-	-5	50	-	154
5	GÖTE AGENHED	IFX	+10	40	-	-22	125	-	+10	20	-	+8	32	-	217

LINKÖPING DEN 12 JUNI 1993.



SEVE BARTH

TÄVLINGSLEDARE

Klubbverksamheten och Minnesfonden arrangerar

Temakvällar: **RÄDDA LIV-INSATSER**

Under 2 kvällar kommer personal från SAAB;s Företagshälsovård att anordna kurs i "Rädda liv insatser".

Kvällarna kommer att indelas enligt följande:

- Kväll 1:** Hjärt och lungräddning
- Kväll 2:** ABC - insatser
(Andning, Blödning, Chock)

Minnesfonden har beslutat att bekosta 2 kurser (alltså 4 kvällar).
Vid varje kurs är antalet deltagare **maximerat till 10**.

Anmälninglista till de båda kurserna kommer att sättas upp på klubbens anslagstavla, där en **bindande** anmälan kan göras.

Sista anmälningdag för kurstillfälle 1 är 15/9-93.

Vid övertäckning för kurstillfälle 1 kommer en utlottning att ske.

Tider:

Kurs 1: 21/9 och 28/9 kl 17.30 - 21.00

Kurs 2: kommer att bestämmas vid ett senare tillfälle

Klubbverksamheten/Minnesfonden

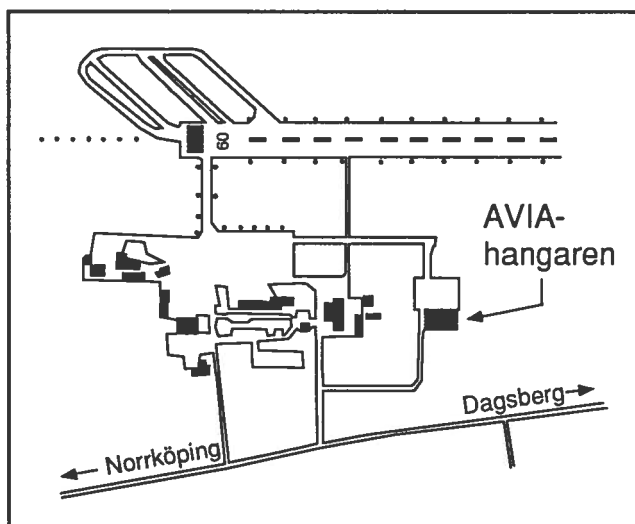
LFK på Kungsängen

Under veckorna 27-30 har Linköpings Flygklubb varit baserad på Kungsängens flygplats i Norrköping. Beläggningsarbeten på SAAB-fältet har omöjliggjort flygning från Linköping. Samtliga flygplan flyttades därför till Norrköping i slutet av vecka 26. Med vid flyttningen var även planeringsmaterialen (AIP, BCL, manualer...) , säkerhetsutrustning, telefon och fax samt "kökets" kaffeautomat. Huvudansvarig för flyttningen till Norrköping har varit Bengt Bergholm, som även har fungerat som "stationschef" under tiden i Norrköping.

Norrköpings kommun har lånat ut AVIA-hangaren till LFK under semesterveckorna. Ute vid Dagsbergsvägens infart har en liten skylt med LFK-logo varit placerad för att kunna leda in LFK-medlemmarna till hangaren. Själva hangaren har sedan en tid stått tom efter sammanslagningen av AVIA och Salair till Skyways.

I kontorsdelen har två rum tagits i anspråk för LFK:s räkning. Det ena rummet har fungerat som kombinerat kök och planeringsrum medan det andra mera fungerat som förrådslokal för flytvästar och livbåtar.

Text och foto : Jonny Johansson



Den stora hangaren har kunnat inrymma samtliga våra flygplan och faktiskt lämnat utrymme för ytterligare ca 10 mindre flygplan. Det har varit möjligt att placera samtliga flygplan ”ytterst” genom att arrangera en halvcirkelformad parkering inne i hangaren.

A-skolningen har upprätthållits av Roland Pettersson. Totalt har ca 45 timmar kunnat loggas i Norrköping, trots att vädret inte varit det bästa för A-skolning. Förutsättningarna har annars varit goda för skolning från Kungsängen. Trafiktätheten har inte stört övningar av typen studs-och-gå. Den enda restriktion som funnits i Norrköping har utgjorts av det segelflyg-SM som genomförts på närliggande gamla Bråvalla flygflottilj. När segelflygsektorerna var upprättade tilläts inte landning bana 09.

Sture Bjelkåker har på motsvarande sätt skött I-skolningen.



Bengt Bergholm, Bernt Skoog, Björn Johansson och Ove Gandahl i planeringsrummet.

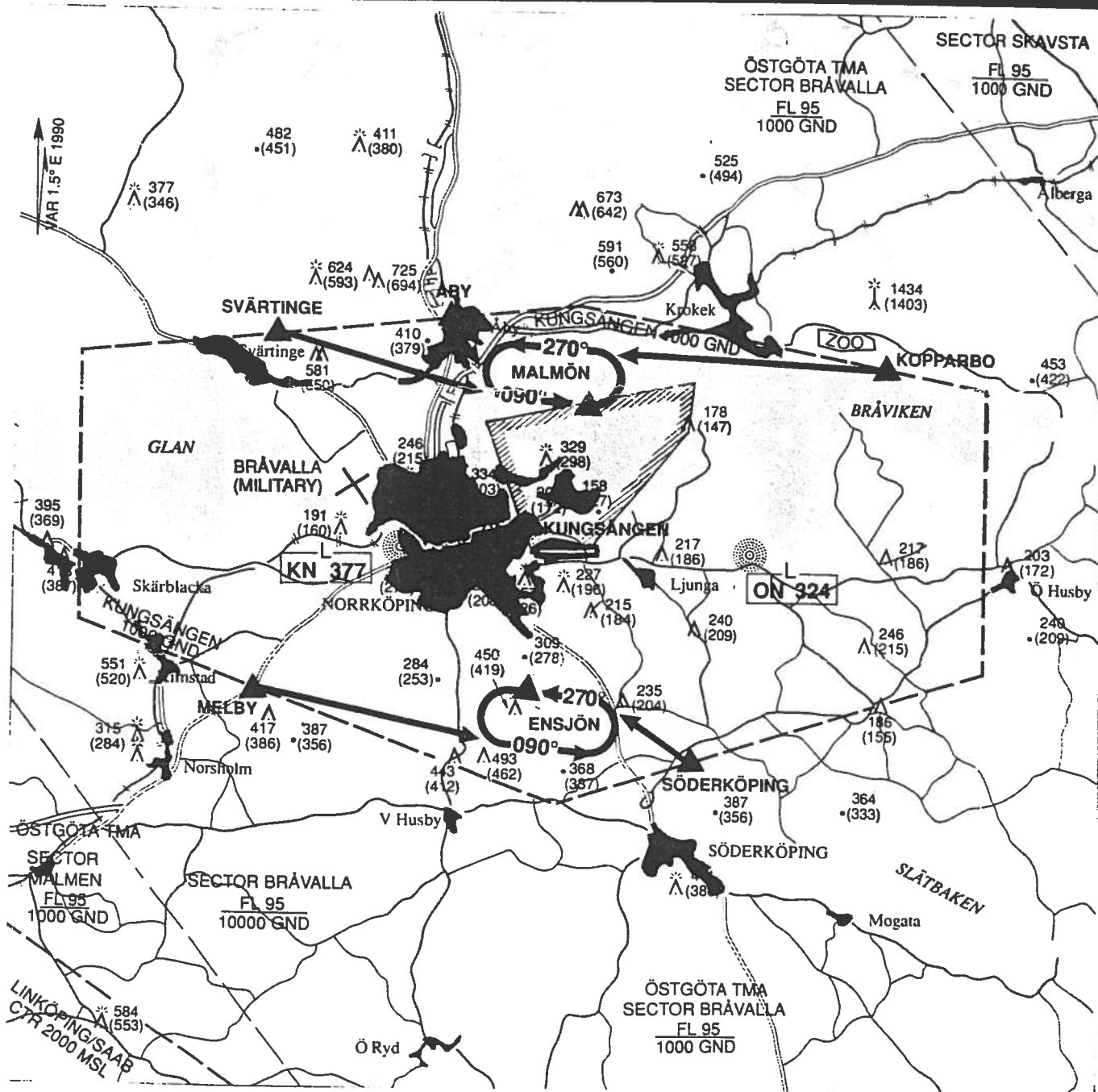
Drygt ca 230 timmar, varav 45 timmar A-skolning och 15 timmar specialskolning, har loggats under tiden i Norrköping (3.7 - 1.8), att jämföras med 356 timmar producerade under motsvarande tid förra året i Linköping.

Den tekniska tjänsten har, trots något sämre förutsättningar, kunnat fungera på ett gott sätt. Både 50-timmars och 100-timmars översyner har kunnat genomföras.

Även ett mindre antal rundflyg har kunnat starta från Kungsängen med Bernt Skoog som pilot.

Tänk om vi hade haft så stora hangarutrymmen i Linköping som vi fått disponera under de gångna semesterveckorna !!

Ny CTR från 22 juli



Kungsängens nya kontrollzon kommer i fortsättningen att omfatta även Brävalla CTR. Det kommer att finnas fem entry-points: Söderköping, Melby, Svärtinge, Åby och Kopparbo. Det blir endast två väntlägen: Malmön och Ensjön.

Observera särskilt att dessa väntlägen ska flygas på samma vis som ett IFR-väntläge; dvs från en särskilt angiven inbound-kurs. Se kartan!

Luftfartverkets publikationer

Privatflygaren anser i allmänhet att det är mycket svårt att hålla kunskap om alla luftfartverkets publikationer i huvudet.

Man måste nog acceptera att privatflygaren med det nuvarande icke selektiva distributionsnätet tappar greppet om det totala publikationsutbudet. Man får i stället koncentrera intresset på de problem som kräver svar dvs sådant som har med planering och genomförande av flygningen att göra. Du bör inför din PFT bläddra igenom publikationerna men vi föreslår att du denna gång koncentrerar intresset på följande:

BCL C 2.2		Certifikatbestämmelser för privatflygare inkl befo- genheter.
BCL D 3.2		Driftbestämmelser för privatflygning
BCL T		Trafikregler
AIP	sid	
GEN	3-1	Öppethållningstider
AGA	0-17	Förteckning över flygplatser (karta)
AGA	3-1	Förteckning över flygplatser med ban- dimensioner
	3-2	Ytbeläggning, telefonnummer och upp- gift om PPR dvs om förhandtillstånd
	3-3	krävs
	3-4	
COM	1-1	Platsindikatorer
COM	2-1	Radiokommunikations- och naviga- tionshjälpmedel
MET	3-1	Volmet-utsändning, frekvenser
	3-2	Direktförbindelse pilot/ meteorolog
RAC	1-2	Flygning i luftled
		Flygning i TMA och kontrollzon
		Flygning på informationssträckor och i informationsområden
RAC	1-2	Flygning i trafikzon
RAC	1-2	Flygning inom fjällområde
RAC	1-2	Föreskrifter för VFR-flygning
		VFR-flygning i luftled
		VFR-flygning i TMA
	1-2	VFR-flygning i kontrollzon
RAC	1-2	Speciell VFR
		VFR-flygning på informationsträcka
		VFR-flygning i trafikzon
RAC	4-1	Särskilda föreskrifter för flygning inom vissa terminalområden och kontroll- zoner samt åtgärder vid radiobortfall
RAC	5	Detaljer om restriktionsområden, farliga områden militära lågflyg- ningsrouter. Karta på sid RAC 5-41
RAC	7-1	ATIS-utsändningar

NOTAM

Information av kortvarig karaktär ska alltid studeras i samband med planering av en distansflygning men det kan vara nödvändigt att ta del av NOTAM även för lokala flygningar om man flyger med långa uppehåll. NOTAM B distribueras endast inom Sverige medan NOTAM A även distribueras internationellt.

AIC

Kallas även informationscirkulär
Aeronautical Information Circular

Innehåller information som har anknytning till flygsäkerhet, tekniska administrativa bestämmemässiga områden som inte är kvalificerade för intagning i NOTAM eller AIP.

I AIC hittar man t ex

- Förteckning över luftfartverkets publikationer
 - Domar i flygtrafikmål
- Avgifter för luftfartsverkets tjänster
- Flygning över bullerkänsliga områden
- AIC B distribueras inom Sverige
- AIC A distribueras även internationellt

MFL

Meddelanden från luftfartsverket

Innehåller meddelanden av allmän karaktär som är anpassade till piloten och är av bestående natur. I MFL hittar du rubriker som:

- Faran av turbulens orsakad av större flygplan
- Flygning under vinterförhållanden
- Gyrokompasser, handhavande
- Risker med övervarv och för högt ingastryck
- Sammanställning över rapportering
störmingar
- Haveriinformation osv

Giltighetsområde: ANS

Läsning av MET REPORT, SPECIAL, METAR OCH TAF - fraseologi

Ersätter ANS-M 2/93. Träder i kraft den 1 juli 1993; upphäver då TF T-V 4/1982.

Med avsteg från berörda delmoment i BFT Sektion 10 mom 4.3.2 och Sektion 11 mom 2.1.6 gäller följande.

Vid läsning i klartext av MET REPORT, SPECIAL, METAR och TAF, eller av enskilda väderuppgifter, skall nedanstående förfaranden och fraseologi tillämpas.

(I angivna exempel skrivs siffervärden numeriska men skall, om inte annat anges, uttalas enligt föreskrifterna i BFT Bilaga 4 mom 3.3.3, eventuellt med tillåtna förenklingar på svenska enligt BFT Sektion 11 mom 1.4.)

1 Inledning

- 1.1 Beroende på slag av rapport inleds läsningen med ordet *MET REPORT (VÄDERRAPPORT eller VÄDER), SPECIAL (SPECIALRAPPORT), METAR (METAR) eller FORECAST (PROGNOS)*. Uttrycket MET REPORT (VÄDERRAPPORT) får dock användas även vid läsning av METAR.

2 Flygplats

- 2.1 Flygplatsen anges med sitt huvudnamn (t.ex. MALMÖ, ÖSTERSUND, VISBY). Om det är känt att samma huvudnamn används för flera flygplatser, skall flygplatsens tilläggsnamn, ev. föregånget av huvudnamn, anges (t.ex. LANDVETTER eller GÖTEBORG/LANDVETTER; HEATHROW eller LONDON/HEATHROW). Vid läsning av MET REPORT och SPECIAL behöver namnet inte anges, om ingen risk för missförstånd bedöms föreligga.

3 Observationstid

Observationstiden anges i timmar och minuter och i UTC. Tiden behöver dock inte anges vid läsning av gällande MET REPORT för egen flygplats.

4 Vind

- 4.1 Uppgiften om vind inleds med ordet WIND (VIND). Därefter läses *(medel)vindriktningen* i grader med tre siffror, åtföljda av ordet DEGREES (GRADER). Därefter läses *(medel)vindhastigheten* i knop, åtföljt av ordet KNOTS (KNOP).

Exempel: WIND 270 DEGREES 10 KNOTS (VIND 270 GRADER 10 KNOP).

Vid vindhastigheter under 10 knop skall endast entalssiffran läsas *(exempel: 18005KT läses 180 DEGREES 5 KNOTS (180 GRADER 5 KNOP))*.

4.1.1 Uttrycks vindhastigheten i km/h eller m/s (endast i METAR och TAF), läses KILOMETRES PER HOUR (KILOMETER I TIMMEN) resp METRES PER SECOND (METER PER SEKUND).

4.2 Om *vindriktningens variationsbredd* överstiger 60°, anges detta med ordet VARIABLE (VARIABEL) och de båda extremvärdena i grader enligt följande exempel:

WIND 270 DEGREES 10 KNOTS, VARIABLE BETWEEN 240 AND 320 DEGREES (VIND 270 GRADER 10 KNOP, VARIABEL MELLAN 240 OCH 320 GRADER)

4.3 *Byvindhastighet* anges genom att efter medelvindhastigheten läsa ordet MAXIMUM (MAXIMUM) och därefter byvindhastigheten med två siffror.

*Exempel: WIND 270 DEGREES 15 KNOTS, MAXIMUM 26
(VIND 270 GRADER 15 KNOP, MAXIMUM 26)*

4.4 *Vindstilla* anges med ordet CALM (VINDSTILLA). - *Variabel vindriktning* (utan angiven medelriktning) anges med ordet VARIABLE (VARIABEL), följt av vindhastighet och enhet därför enligt 4.1.

Ex 1: WIND CALM (VINDSTILLA)

Ex 2: WIND VARIABLE 2 KNOTS (VIND VARIABEL 2 KNOP).

5 Sikt

5.1 Siktuppgift inleds med ordet VISIBILITY (SIKT).

5.2 Siktvärde 5 km eller lägre anges i meter. Siktvärde högre än 5 km men lägre än 10 km anges i kilometer. Är siktvärdet 10 km eller högre (kod 9999), anges den endast som "10 kilometer". Siffervärden skall åtföljas av METRES (METER) resp. KILOMETRES (KILOMETER).

Ex 1: VISIBILITY 250 METRES (SIKT 250 METER)

Ex 2: VISIBILITY 2500 METRES (SIKT 2500 METER)

Ex 3: VISIBILITY 8 KILOMETRES (SIKT 8 KILOMETER)

5.3 I förekommande fall skall angivet siktvärde föregås av väderstreck.

Exempel: VISIBILITY TO SOUTHEAST 1700 METRES (SIKT MOT SYDOST 1700 METER).

Anm. På svenska anges väderstreck som NORR, NORDOST, OST, SYDOST, SÖDER, SYDVÄST, VÄSTER, NORDVÄST.

5.4 Är sikten markant sämre i viss riktning och denna anges före sikten i övriga riktningar, läses detta enligt följande exempel:

Ex 1: VISIBILITY TO NORTHEAST 1400 METRES, OTHER DIRECTIONS 5000 METRES (SIKT MOT NORDOST 1400 METER, ÖVRIGA RIKTNINGAR 5000 METER)

Ex 2: VISIBILITY TO SOUTH 1300 METRES, TO NORTHEAST 5000 METRES (SIKT MOT SÖDER 1300 METER, MOT NORDOST 5000 METER)

6 Bansynvidd

- 6.1 Uppgift om bansynvidd inleds med RUNWAY VISUAL RANGE (BANSYNYIDD) eller förkortningen RVR (utan bokstavering). Bana skall anges, följt av värdet och ordet METRES (METER). När så är aktuellt används uttrycken MORE THAN (MER ÄN) resp. BELOW (UNDER).

Ex 1: RUNWAY VISUAL RANGE RUNWAY 19, 800 METRES (BANSYNYIDD BANA 19, 800 METER)

Ex 2: RVR RUNWAY 18, 540 METRES (RVR BANA 18, 540 METER)

Ex 3: RVR RUNWAY 03 MORE THAN 1500 METRES (RVR BANA 03 MER ÄN 1500 METER)

Ex 4: RVR RUNWAY 21 BELOW 150 METRES (RVR BANA 21 UNDER 150 METER)

- 6.2 *Tendens och variationer* i bansynvidden anges enligt följande exempel:

Ex 1: RVR RUNWAY 01 750 METRES, NO TENDENCY (RVR BANA 01 750 METER, INGEN TENDENS)

Ex 2: RVR RUNWAY 17 700 METRES, GOING UP (RVR BANA 17 700 METER, FÖRBÄTTRING)

Ex 3: RVR RUNWAY 35 600 METRES, GOING DOWN (RVR BANA 35 600 METER, FÖRSÄM-RING)

Ex 4: RVR RUNWAY 03 VARIABLE BETWEEN 350 AND 600 METRES, NO TENDENCY (RVR BANA 03 VARIABEL MELLAN 350 OCH 600 METER, INGEN TENDENS)

Anm. Tendens och variationer anges endast i rapport från flygplats där automatisk utrustning för RVR-mätning används.

7 Väder

- 7.1 Väderfenomen anges med nedanstående uttryck.

- 7.1.1 Framför väderfenomen kan följande förkortningar och tecken förekomma.

I MET REPORT och SPECIAL:

FBL som läses LIGHT (LÄTT eller LÄTTA);

MOD som inte läses;

HVY som läses HEAVY (KRAFTIG, KRAFTIGT eller KRAFTIGA).

I METAR och TAF:

- (minustecken) som läses LIGHT (LÄTT eller LÄTTA);

+ (plustecken) som läses HEAVY (KRAFTIG, KRAFTIGT eller KRAFTIGA).

- 7.1.2 VC framför väderkod (t.ex. VC FG) anges som IN VICINITY (I NÄRHETEN) efter väderfenomenet.

7.1.3 *Väderfenomen:*

BCFG	FOG PATCHES	DIMBANKAR
BLDU	BLOWING DUST	HÖGA STOFTVIRVLAR
BLSA	BLOWING SAND	HÖGA SANDVIRVLAR
BLSN	BLOWING SNOW	HÖGT SNÖDREV
BR	MIST	FUKTDIS
DRDU	LOW DRIFTING DUST	LÅGA STOFTVIRVLAR
DRSA	LOW DRIFTING SAND	LÅGA SANDVIRVLAR
DRSN	LOW DRIFTING SNOW	LÅGT SNÖDREV
DS	DUSTSTORM	STOFTSTORM
DU	DUST	STOFT
DZ	DRIZZLE	DUGGREGN
DZRA	DRIZZLE AND RAIN	DUGGREGN OCH REGN
FC	FUNNEL CLOUD	TROMB
FG	FOG	DIMMA
FU	SMOKE	RÖK
FZDZ	FREEZING DRIZZLE	UNDERKYLT DUGGREGN
FZDZRA	FREEZING DRIZZLE AND RAIN	UNDERKYLT DUGGREGN OCH REGN
FZFG	FREEZING FOG	UNDERKYLD DIMMA
FZRA	FREEZING RAIN	UNDERKYLT REGN
FZRADZ	FREEZING RAIN AND DRIZZLE	UNDERKYLT REGN OCH DUGGREGN
FZRASN	FREEZING RAIN AND SNOW	UNDERKYLT REGN OCH SNÖ FALL
GR	HAIL	ISHAGEL
GS	SMALL HAIL	SMÅHAGEL
HZ	HAZE	TORRDIS
IC	DIAMOND DUST	ISNÅLAR
MIFG	SHALLOW FOG	LÅG DIMMA
PE	ICE PELLETS	ISKORN
PO	DUST DEVILS	UTPRÅGLADE STOFTVIRVLAR
RA	RAIN	REGN
RADZ	RAIN AND DRIZZLE	REGN OCH DUGGREGN
RASN	RAIN AND SNOW	SNÖBLANDAT REGN
SA	SAND	SAND
SG	SNOW GRAINS	KORNSNÖ
SHGR	SHOWERS WITH HAIL	HAGELBYAR
SHGS	SHOWERS WITH SMALL HAIL	BYAR MED SMÅHAGEL
SHRA	SHOWERS OF RAIN (or RAIN SHOWERS)	REGNSKURAR
SHRASN	SHOWERS OF RAIN AND SNOW	BYAR AV REGN OCH SNÖ
SHSN	SHOWERS OF SNOW (or SNOW SHOWERS)	SNÖBYAR
SHSNRA	SHOWERS OF SNOW AND RAIN	BYAR AV SNÖ OCH REGN
SN	SNOW	SNÖFALL
SNDZ	SNOW AND DRIZZLE	SNÖFALL OCH DUGGREGN
SNRA	SNOW AND RAIN	SNÖFALL OCH REGN

SQ	SQUALL	LINJEBY
SS	SANDSTORM	SANDSTORM
TS	THUNDERSTORM	ÅSKA
TSGR	THUNDERSTORM WITH HAIL	ÅSKA MED HAGEL
TSGS	THUNDERSTORM WITH SMALL HAIL	ÅSKA MED SMÅHAGEL
TSPE	THUNDERSTORM WITH ICE PELLETS	ÅSKA MED ISKORN
TSRA	THUNDERSTORM WITH RAIN	ÅSKA MED REGN
TSRAGR	THUNDERSTORM WITH RAIN AND HAIL	ÅSKA MED REGN OCH HAGEL
TSRASN	THUNDERSTORM WITH RAIN AND SNOW	ÅSKA MED REGN OCH SNÖ
TSSN	THUNDERSTORM WITH SNOW	ÅSKA MED SNÖFALL
TSSNRA	THUNDERSTORM WITH SNOW AND RAIN	ÅSKA MED SNÖ OCH REGN
VA	VOLCANIC ASH	VULKANISK ASKA

Ex 1: HVY SHSN läses: HEAVY SNOW SHOWERS (KRAFTIGA SNÖBYAR)

Ex 2: -DZ FG * LIGHT DRIZZLE AND FOG (LÄTT DUGGREGN OCH DIMMA)

Ex 3: +SN BLSN * HEAVY SNOW AND BLOWING SNOW (KRAFTIGT
SNÖFALL OCH HÖGT SNÖDREV)

Ex 4: DZ VCFG * DRIZZLE, FOG IN VICINITY (DUGGREGN, DIMMA
I NÄRHETEN). (Anm. Var noggrann med pauseringen)

Ex 5: BR MIFG * MIST AND SHALLOW FOG (FUKTDIS OCH
LÅG DIMMA)

Ex 6: SN DRSN * SNOW AND LOW DRIFTING SNOW (SNÖFALL OCH
LÅGT SNÖDREV)

8 Moln

8.1 Molnuppgifterna läses enligt nedan. Uppgifterna bör inledas med ordet CLOUD (MOLN) (gäller inte när vertikalsikt eller SKC anges):

- a) Molnmängd uttryckt som SCATTERED (SPRIDDA), BROKEN (BRUTNA) eller OVERCAST (MULET).

Anm. SCATTERED motsvarar 1-4 åttondelar, BROKEN 5-7 åttondelar och OVERCAST 8 åttondelar.

- b) Molnbasens höjd i fot, följt av ordet FEET (FOT).

- c) I förekommande fall: ordet CUMULONIMBUS (CUMULONIMBUS) eller uttrycket TOWERING CUMULUS (UPPTORNADE CUMULUS) mellan molnmängden och molnbasens höjd.

I stället för ordet CUMULONIMBUS får förkortningen CB användas.

Om flera molnlager anges, skall samtliga inkluderas i läsningen.

Ex 1: CLOUD SCATTERED 1200 FEET, SCATTERED 2000 FEET (MOLN SPRIDDA 1200 FOT, SPRIDDA 2000 FOT)

Ex 2: CLOUD SCATTERED 400 FEET, SCATTERED CUMULONIMBUS (or CB) 1500 FEET, SCATTERED 9000 FEET (MOLN SPRIDDA 400 FOT, SPRIDDA CUMULONIMBUS [eller CB] 1500 FOT, SPRIDDA 9000 FOT)

Ex 3: CLOUD SCATTERED 500 FEET, SCATTERED TOWERING CUMULUS 2000 FEET, SCATTERED 20000 FEET (MOLN SPRIDDA 500 FOT, SPRIDDA UPPTORNADE CUMULUS 2000 FOT, SPRIDDA 20000 FOT)

Ex 4: CLOUD SCATTERED 1000 FEET, BROKEN CUMULONIMBUS (eller CB) 2500 FEET (MOLN SPRIDDA 1000 FOT, BRUTNA CUMULONIMBUS [eller CB] 2500 FOT)

Ex 5: CLOUD SCATTERED 700 FEET, BROKEN 1200 FEET, OVERCAST 5000 FEET (MOLN SPRIDDA 700 FOT, BRUTNA 1200 FOT, MULET 5000 FOT)

8.2 Efter molnbasens höjd kan följande förkortningar förekomma:

DIF som läses DIFFUSE (DIFFUS);

RAG som läses RAGGED (SÖNDERRIVNA);

FLUC som läses FLUCTUATING (SNABBT VÄXLANDE).

8.3 *Vertikalsikt.* Har molnhimlen inte kunnat observeras p.g.a. dimma, tätt snöfall eller högt snödrev, ersätts molnuppgifterna av uppgift om vertikalsikt. Därvid läses VERTICAL VISIBILITY (VERTIKALSIKT) följt av värdet på vertikalsikten och enheten FEET (FOT).

Ex: VERTICAL VISIBILITY 200 FEET (VERTIKALSIKT 200 FOT)

När vertikalsikten rapporteras med siffrorna 000, läses VERTICAL VISIBILITY BELOW 100 FEET (VERTIKALSIKT MINDRE ÄN 100 FOT).

8.4 Förkortningen SKC läses SKY CLEAR (INGA MOLN).

8.5 Förkortningen NSC läses NO SIGNIFICANT CLOUD (INGA SIGNIFIKANTA MOLN).

9 CAVOK

9.1 När uppgifter enligt punkterna 5 - 8 ersätts med termen CAVOK, läses KAVV-OH-KEJ.

10 Temperatur och daggpunkt

10.1 Temperatur och daggpunkt läses TEMPERATURE (TEMPERATUR) ... DEWPOINT (DAGGPUNKT) Värdena läses i grader Celsius, men enheten läses inte. För temperaturer under 0°C (siffrorna föregås av M i koden) skall värdet föregås av ordet MINUS (MINUS). Vid värden under 10° resp. högre än -10° läses endast entalssiffran. Entalssiffran "1" läses på svenska som "EN".

Ex 1: TEMPERATURE 10, DEWPOINT 3 (TEMPERATUR 10, DAGGPUNKT 3)

Ex 2: TEMPERATURE 2, DEWPOINT MINUS 2 (TEMPERATUR 2, DAGGPUNKT MINUS 2)

11 Lufttryck

11.1 Lufttryck (QNH, QFE) läses:

- på engelska som Q-N-H respektive Q-F-E (med engelskt uttal, normalt utan bokstaving) följt av lufttrycksvärdet i hela hectopascal;
- på svenska som Q-N-HELGE respektive Q-F-ERIK, följt av lufttrycksvärdet i hela hectopascal.

Ordet "hectopascal" behöver inte läsas.

12 Tilläggsuppgifter

12.1 Förekommande tilläggsuppgifter läses som de anges i ifrågavarande underlag. Förkortningar läses i klartext enligt följande:

12.1.1 Uppgift om väder sedan föregående METAR (förekommer endast i METAR):

RE RECENT NYLIGEN
(föregår uppgift om väderfenomen enligt mom 7.1.3)

Ex 1: RERA läses RECENT RAIN (NYLIGEN REGN)

∴ Ex 2: RESNRA läses RECENT SNOW AND RAIN (NYLIGEN SNÖFALL OCH REGN)

12.1.2 Isbildning, turbulens, temperaturinversion, vindskjuvning

HAIL	HAIL	HAGELBYAR
CB	CUMULONIMBUS	CUMULONIMBUS
LDG	LANDING	LANDNING
MOD ICE	MODERATE ICING	MÅTTLIG ISBILDNING
MOD TURB	MODERATE TURBULENCE	MÅTTLIG TURBULENS
RWY	RUNWAY	BANA
SEV ICE	SEVERE ICING	SVÅR ISBILDNING
SEV LSQ	SEVERE LINE SQUALL	KRAFTIG LINJEBY
SEV TURB	SEVERE TURBULENCE	SVÅR TURBULENS
T-INVERSION	INVERSION	INVERSION
TKOF	TAKE-OFF	START
TS	THUNDERSTORM	ÅSKA
WS	WIND SHEAR	VINDSKJUVNING

Beträffande andra väderfenomen, se mom 7.1.3.

Ex 1: "WS LDG RWY27" läses: WIND SHEAR LANDING RUNWAY 27 (VINDSKJUVNING VID LANDNING BANA 27)

Ex 2: "WS TKOF RWY18" läses: WIND SHEAR TAKE-OFF RUNWAY 18 (VINDSKJUVNING EFTER START BANA 18).

Ex 3: "CB 12KM TO S TOP FL330 MOV E 10KT" läses: CUMULONIMBUS (eller CB) 12 KILOMETRES TO SOUTH, TOP FLIGHT LEVEL 330, MOVING EAST 10 KNOTS (CUMULONIMBUS [eller CB] 12 KILOMETER I SÖDER, TOPP FLYGNIVÅ 330, RÖR SIG ÖSTERUT MED 10 KNOP).

Ex 4: "SEV TURB AND MOD ICE OBS BY A300 BLW FL50 IN APCH RWY01" läses: SEVERE TURBULENCE AND MODERATE ICING OBSERVED BY AN AIRBUS BELOW FLIGHT LEVEL 50 IN APPROACH TO RUNWAY 01 (SVÅR TURBULENS OCH MÅTTLIG ISBILDNING OBSERVERAD AV EN AIRBUS UNDER FLYGNIVÅ 50 UNDER INFLYGNING TILL BANA 01).

Ex 5: "SEV LSQ 10KM TO W MOV E 30KT" läses: SEVERE LINE SQUALL 10 KILOMETRES TO WEST MOVING EAST AT 30 KNOTS (KRAFTIG LINJEBY 10 KILOMETER I VÄSTER, RÖR SIG ÖSTERUT MED 30 KNOP).

Ex 6: "T AT 1000 FT 4" läses: TEMPERATURE AT 1000 FEET 4 (TEMPERATUR PÅ 1000 FOT 4).

Ex 7: "MARKED T-INVERSION GND/1000 FT VALID 0500/0800" läses: MARKED INVERSION FROM GROUND TO 1000 FEET, VALID FROM TIME 0500 TILL 0800 (MARKANT INVERSION FRÅN MARKEN TILL 1000 FOT, GÄLLER KLOCKAN 0500 TILL 0800).

Ex 8: "WS OBS BY B737 IN APCH RWY01 AT 1510" läses: WIND SHEAR OBSERVED BY A BOEING 737 IN APPROACH TO RUNWAY 01 AT TIME 1510 (VINDSKJUVNING OBSERVERAD AV EN BOEING 737 UNDER INFLYGNING TILL BANA 01 KLOCKAN 1510).

13. Landningsprognos (TREND)

13.1 TREND består av ändringsindikator och väder.

13.1.1 Ändringsindikator läses enligt följande exempel:

BECMG FM1030 TL1130	BECOMING FROM 1030 TILL 1130 (ÄNDRING FRÅN 1030 TILL 1130)
BECMG TL1130	BECOMING TILL 1130 (ÄNDRING TILL 1130)
BECMG FM1100	BECOMING FROM 1100 (ÄNDRING FRÅN 1100)
BECMG AT1100	BECOMING AT 1100 (ÄNDRING KLOCKAN 1100)
BECMG	BECOMING (ÄNDRING)
TEMPO FM1100 TL1200	TEMPO FROM 1100 TILL 1200 (TEMPO FRÅN 1100 TILL 1200)
TEMPO TL1130	TEMPO TILL 1130 (TEMPO TILL 1130)
TEMPO FM1100	TEMPO FROM 1100 (TEMPO FRÅN 1100)
NOSIG	NOSIG (NOSIG)

13.1.2 Väder. Koder och fraseologi enligt ovan används. Om inga signifikanta ändringar förutses, används ordet NOSIG. När ett signifikant väderfenomen väntas upphöra, används förkortningen NSW, som läses NO SIGNIFICANT WEATHER (INGET VÄDER).

Ex 1: "BECMG FM1200 32035G50KT" läses: BECOMING FROM 1200, WIND 320 DEGREES 35 KNOTS MAXIMUM 50 KNOTS (ÄNDRING FRÅN 1200, VIND 320 GRADER 35 KNOP MAXIMUM 50 KNOP)

Ex 2: "TEMPO FM0730 TL0830 3000 SHRA" läses: TEMPO FROM 0730 TILL 0830, VISIBILITY 3000 METERS, RAIN SHOWERS (TEMPO FRÅN 0730 TILL 0830, SIKT 3000 METER, REGNSKURAR)

— SLUT —

VINJETTBILEN

Vinjettbilden denna gång föreställer Saab-produkten SK60 som flög första gången den 29 juni 1963.

I maj 1958 framlades en projektstudie som avsåg ett nytt företags- eller direktionsflygplan och vid konstruktionsavdelningen på Saab engagerades allt flera för en närmare projektspecifikation.

Under hösten 1958 framkom att Flygvapnet sökte efter ett nytt skolflygplan som skulle vara ett mellanting mellan Safir och Vampire, men när de upptäckte vad Saab-ingenjörerna hade på ritbordet blev så småningom inriktningen en annan.

Att 105:an kunde användas för attackuppgifter gjorde inte saken sämre och det egentliga projektarbetet inleddes 1960.

I april 1962 slöts ett preliminärt avtal mellan dåvarande Kungliga Flygförvaltningen och Saab om anskaffning av ca 130 flygplan förutsatt att kommande flygprov höll de utlovande måtten och den 29 juni 1963 gjordes den första flygningen med SE-501 spakad av Karl-Erik Fernberg. SK60 firar alltså 30-årsjubileum som luftburen farkost.

Det preliminära avtalet fastställdes i konselj på våren 1964. SK60 kom i tjänst på F5 i Ljungbyhed 1966.

140 av totalt 150 levererade flygplan är fortfarande i tjänst.

40 stycken SK60 såldes under beteckningen 105OE till Österrike där de fortfarande är i tjänst. SK60 har genomgått ett antal gångtidförlängningsåtgärder (vingförstärkning och nytt räddningssystem) och den från början beräknade gångtiden har förlängts i ett antal etapper.

Enligt nuvarande planeringsförutsättningar kommer SK60 att användas åtminstone till år 2010. För framtiden överväges en installation av nya motorer med lägre driftskostnader och förbättrad prestanda.

Vidare förs en diskussion med FMV om modifiering av avioniksystemet för att erhålla en kostnadseffektiv inskolning av piloter.

(Källa: Flygbladet nr 3334).

*

NÄSTA KONTAKT

Manusstopp för nästa "KONTAKT" är 9/10