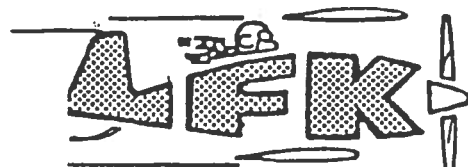


Kontakt med



Medlemstidning för **LINKÖPINGS FLYGKLUBB**

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

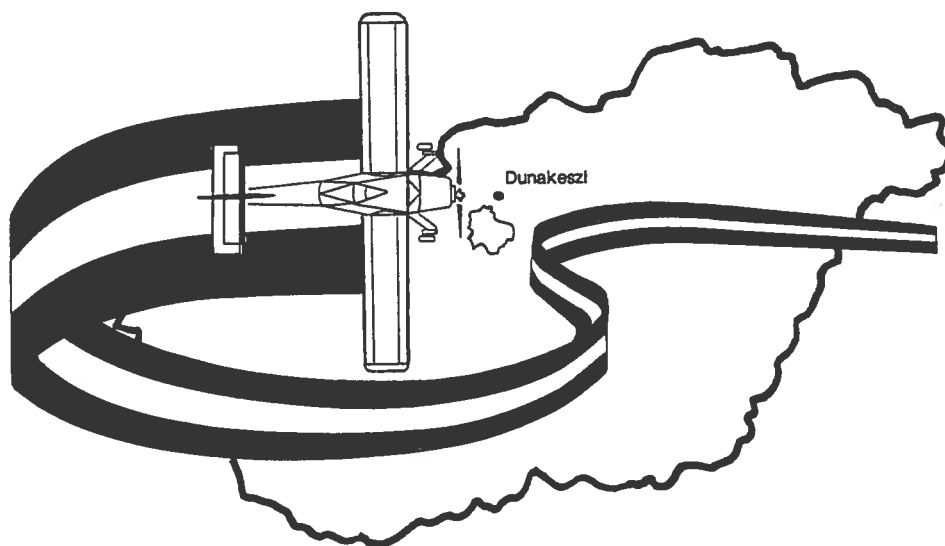
NR 5 1993

I DETTA NR

- LFK 60 ÅR inbjudan till jubileumskväll
- Tack Gun!
- Tillägg till jourinstruktion
- IFR-PFT-kväll
- Mörkerdax!
- Kompletteringar "60 år med Linköpings Flygklubb-" några axplock i historien
- Reportage från EM i precisionsflygning
- Stationstjänsten informerar
- Allmänt klubbmöte-kallelse
- Kurs i mental träning

LFK 60 ÅR

Se inbjudan till jubileumskväll!



VI. EUROPEAN PRECISION FLYING CHAMPIONSHIPS

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 Vardagar 08.00 - 09.00
Expedition 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

LFK 60 ÅR!

Medlemmar boka in lördagen 20 november!

Linköpings Flygklubb inbjuder härmed samtliga medlemmar med respektive till en jubileumskväll på Stora Hotellet kl. 19.30. På programmet står underhållning och mat.

Menyn består av en tre-rätters middag inklusive drink, vin till maten och kaffe, allt detta för endast 200 kronor per person. Dessutom ingår entré till diskotek Regina.

Bindande anmälan kan göras på bifogat inbetalningskort alternativt direkt på postgiro 160143-4. (Obs! kassören meddelar att anmälan inte kan ske genom pilotkontot).

Välkomna!

 **POSTGIROT SVERIGE**
Meddelande till betalningsmottagaren

INBETALNING/GIRERING B

PKS OCR/Kod 1
PKM. 2 • Konto • Avg • Bel •

Till postgirokonto nr

Avgift

Kassastempel

16 01 43 - 4

Betalningsmottagare (endast namn)

**Linköpings Flygklubb
Linköping**

Avsändare (namn och postadress)

Eget kontonr vid girering

Svenska kronor

öre

LFK 60 år

antal pers _____

I DETTA FALT FÅR ANTECKNINGAR INTE GÖRAS - RESERVERAT FÖR POSTGIROT

#

#

1601434#02#

Tack Gun!

Fredagen den 15 oktober slutade Gun Lundqvist sin anställning. Gun har arbetet hos oss sedan februari 1982 och varit sysselsatt med allmänna kontorsuppgifter.

*

Tillägg till jourinstruktion LFK

Jouren ansvarar för att den nya grinden ut mot plattan låses varje kväll vid verksamhetens slut. Den vanliga C-nyckeln (medlemsnyckeln) passar i låset.

Styrelsen

*

IFR-PFT-kväll onsdagen 10 november kl. 19.00

IFR-PFT-teorikurs kommer att anordnas 1993-11-10 kl. 19.00 i LFK lektionssal. Deltagande räknas som fullgjord PFT-teori. Enkel förtäring kommer att serveras. Kostnad för allt 150 :-.
Anmälan på lista uppsatt på anslagstavlan eller till kontoret, Sture B, PeGe L eller Johan L.

V Ä L K O M N A !!

*

Mörkerdax!

Till alla piloter med mörkerbehörighet. Du vet väl att Du måste göra minst 5 starter och landningar under de senaste 12 månaderna, annars gäller uppflygning med flyglärare.

För att Du skall få ta med passagerare skall du ha gjort 5 starter och landningar under de senaste 90 dagarna (nätterna).

Om du deltar i klubbens trevliga tävlingar "Nattugglan" uppfyller Du verkets krav med marginal och får dessutom en värdefull träning inför kommande "nattflygningar".

Vi börjar med "mörkerträning" lördagen 16/10 kl. 18.00. Den uppskjutna tävlingen försöker vi gemföra lördagen 30/10 kl 17.00.

Nattugglan 4-6 sker enligt utsänt tävlingsprogram. Vid otjänlig väderlek flyttas tävlingarna en vecka i taget.

Tävlingarna omfattar 2 vanliga bedömningslandningar samt 2 motorlandningar.

Poängberäkning = 1 prick/meter på plussidan och 3 prickar på minussidan.

Alla mörkerflygare hälsas hjärtligt välkomna till höstens tävlingar. Samling på klubben eller vid "märket".

Seve Barth

*

Kompletteringar ”60 år med Linköpings Flygklubb” - några axplock i historien.

Linköpings Flygklubb har haft en mycket framskjuten plats vad gäller flygtävlingar och utveckling av tävlingsformer.

Lennart Petersén som själv varit framgångsrik tävlingsflygare och arbetat mycket med tävlingsarrangemang och aktiv inom Flygsportförbundet, har tittat in i historieböckerna och förtecknat Linköpings Flygklubbs medlemmars främsta placeringar, för att berika medlemmarnas kunskap klubbens framgångsrika historia.

1959 Första svenska mästerskapet i motorflygning

Svensk mästare	L Petérsen
2:a	E Hedman
3:a	NÅ Nilsson
Lag Svenska mästare	(Petersén, Hedman)
3:a	(Nilsson, Hofman)
Nordisk mästare	E Hedman
Lag 2:a	(Petersén , Hedman)

1960 Svensk mästare

2:a	C M Danielsson
3:a	E Hedman
4:a	L Petersén
	G Hofman

Lag Svenska mästare	(Danielsson, Hofman)
2:a	(Petersén , Hedman)

Nordiska mästerskapet	
2:a	L Petersén
3:a	E Hedman

Lag Nordiska mästare	(Petersén , Hedman)
----------------------	---------------------

1961 Svensk mästare

2:a	L Petersén
Lag Svenska mästare	E Hedman
	(Petersén, Hedman)

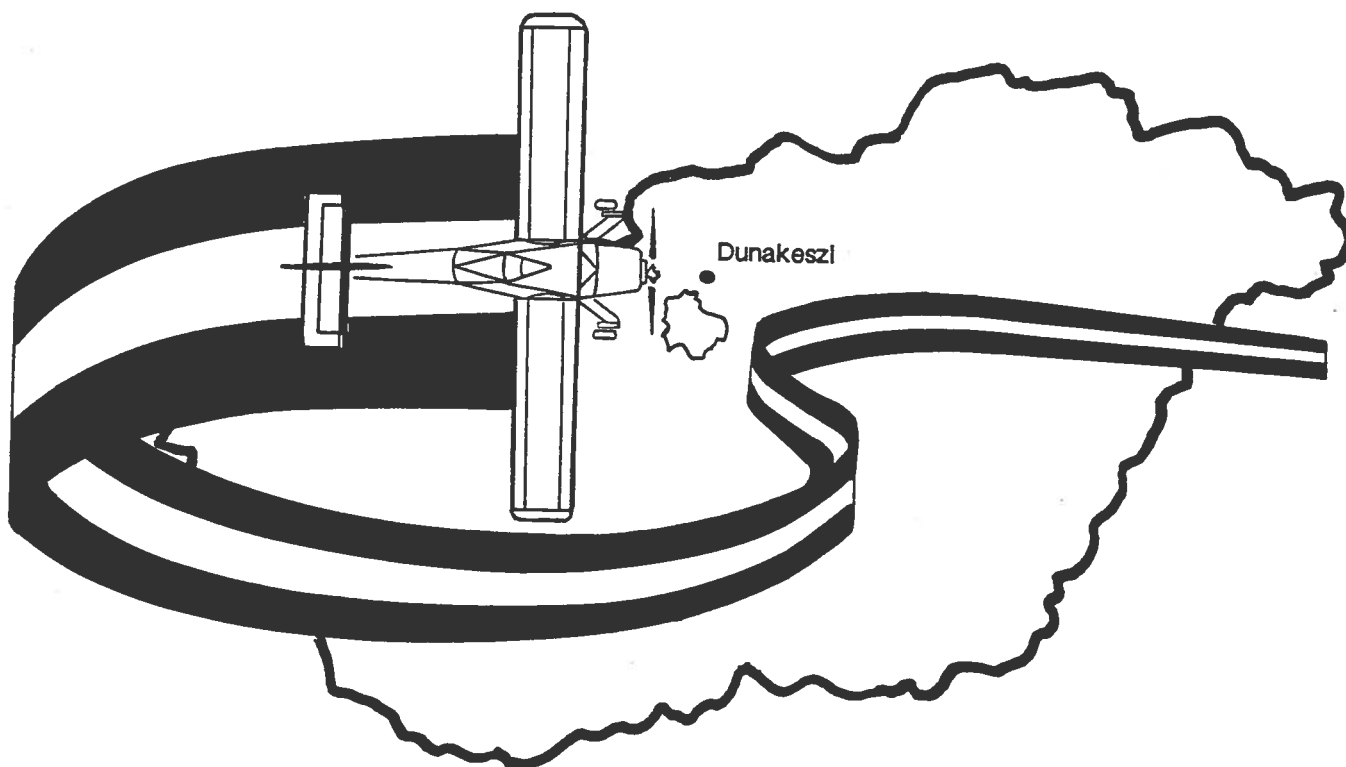
C M Danielsson erövrade ”Stjärnpokalen ” för gott.

1962 Svensk mästare i lag

2:a	(Danielsson, Nilsson)
	(Petersén, Hedman)

1963	Lag Svenska mästare	(Petersén, Danielsson)
	Lag Nordisk mästare	(Petersén, Danielsson)
1964	Nordisk mästare	C M Danielsson
	Svensk mästare	NA Nilsson
	2:a	E Hedman
	3:a	L Andersson
	Lag Svenska mästare	(Nilsson, Andersson)
	Lag Nordiska mästare	(Hedman, Danielsson)
1965	Lag Svenska mästare	(Nilsson, Edlund)
1966	Svensk mästare	L Petersén
	Lag Svenska mästare	(Petersén, Hedman)
	Lag Nordiska mästare	(Halvarsson Karlstad FK, Hedman)
1968	Lag Svenska mästare	(Carlsson, Sigbjörnsson)
1970	Utdelning av "Stora grabbars märke"	
	Nr 2	L Petersén
	Nr 3	C M Danielsson
	Nr 4	E Hedman
	Svensk mästare	L Petersén
	Lag Nordiska mästare	(Lahrin, Petersén)
	Nordisk mästare	S Lahrin
	2:a	L Petersén
1974	Svensk mästare, oldboys	L Petersén
1975	Lennart Petersén tar över som ordförande i Flygsportförbundets Motorflygsektion efter Gösta Eriksson	
1976	Civil flygfemkamp introducerades i Svenska Flygsportförbundet. Tävlingsformen har utformats av Linköpings Flygklubb.	
	Segrare i Stjärntävlingen	NE Zander

- 1977** Lag Nordisk mästare (Krave Sport FK Karlstad, Zander)
- Rikstävling Civil Flygfemkamp segrare
2:a R Carlsson
3:a C Åhqvist
E Wiklund
- Lag segrare (Ahlqvist, Zander)
2:a (Carlsson, Ring)
- 1978** Rikstävling Civil Flygfemkamp segrare
2:a C Åhqvist
3:a NE Zander
R Carlsson
- Lag segrare (Zander, Lahrin)
2:a (Carlsson, Jansson)
- 1979** Rikstävling Civil Flygfemkamp 2:a NE Zander
- Lag segrare (Zander, Lahrin)
- 1980** Första svenska mästerskapet i Civil Flygfemkamp
2:a U Ringh
- Lag Svenska mästare (Ringh, Lahrin)
- 1981** Svenska mästerskapet i Civil Flygfemkamp
2:a U Ringh
- Lag Svenska mästare (Ringh, Lahrin)
- 1985** Lennart Petersén erhåller i New Dehli FAI:s utmärkelse Tissander Diploma den 19:e november. Utdelare var Indiens dåvarande premiärminister Shri Rajiv Gandhi.
- 1987** Lennart Petersén erhåller Riksidrottsförbundets högsta utmärkelse Guldnålen för insatsen inom flygsporten.



EM i precisionsflygning i Ungern 1993

av Mats Warstedt

Det 6:e Europamästerskapet i precisionsflygning arrangerades i början av augusti på flygfältet i Dunakeszi, strax norr om Budapest. Tävlingen blev ytterligare en triumf för det polska landslaget. Det svenska laget, som bestod av undertecknad LFK:are och fyra stockholmare, belade en slutlig femteplats.

Några konstiga blickar fick man nog den där dagen på Kungsängen, när man glatt konstaterade att nu tar jag "Krysset" och åker till Ungern. Det mumlades lite om tågtransport och träsmak, men vad hjälpte det. Vi var fast beslutna att ta oss den 850 NM långa vägen till Budapest, spelplatsen för årets internationella mästerskap. Första etappmål för resan var Sturup, där jag förenades med resten av laget från Stockholm.

Lugn nerresa

En besvärlig front hade just lämnat Östersjön, så vi kunde direkt ge oss av vidare söderut, närmare bestämt mot Berlin-Schönefeld. Vi hann denna dag även med ett skutt till Dresden, där vi övermattade.

Nästa dag tog vi oss sedan via Wien-Schwechat till Dunakeszi, vårt slutmål. Totalt tog nerresan tio timmar, och vi flög hela tiden i fyrgrupp; en extra trygghet vid såna här långa flygningar.

Först på plats - en tradition

Svenska laget har genom åren fått rykte om sig att vara först på plats vid större mästerskap, så även denna gång. Ankomstdagen blev det av naturliga skäl inte särskilt mycket

fluget, vi var något trötta och ledbrutna, men redan nästa dag började vi den intensiva nav- och landningsträningen. Uppladdningen under veckan fungerade 100%-igt; vädret var mycket bra och träningsmålen uppnåddes med råge.

13 länder på plats

Totalt 54 deltagare från 13 länder var representerade vid årets mästerskap. Det nordiska deltagandet var tunnare än vanligt; förutom Sverige, som deltog med full styrka, deltog en norrman. Finnarna, som vanligen deltar med ett flygvapenlag, fick känna på sviterna av de ansträngda finska statsfinanserna och fick stanna hemma.

Debutanter i dessa sammanhang var de båda exjugoslaviska republikerna Slovenien och Kroatien, som trots

oroligheter på hemmaplan hade tagit sig till tävlingen. Båda nationerna hade satsat hårt inför tävlingen, vilket gav ett flertal individuellt framskjutna placeringar.

Varierande terräng

Som bekant är Budapest en sammanslagning av städerna Buda och Pest, väster och öster om Donau. Även terrängen runt staden skiljer sig markant med Donau som skiljelinje; i väster de Transdanubiska Mellanbergen med toppar upp till 700 meter och i öster pusztan, denna oändliga slätt varifrån ordet "platt" säkerligen härstammar.

Arrangörerna hade alltså alla möjligheter i världen att trassla till det för oss tävlande genom den varierande terrängen. De träningsbanor som tillhandahölls täckte dock merparten av terrängtyperna, så vi kunde förbereda oss väl.

Ungerskt luftvärn

En något oväntad episod inträffade på vår sista träningsdag. Eftersom vi flugit alla förpreparerade navbanor, ritade vi upp en egen inom tävlingsområdet. En kombination av trötta Cessnor, hög temperatur och ovana vid höga berg, gjorde att vi ville träna mer i denna terräng, så vi valde därför att rita in banan över alla tänkbara toppar.

Nu är det ju dock så här i världen att även andra insett förträffligheten med bergstoppar. Det visade sig nämligen att då vi med möda (och inte alltid BCL-mässig höjd) tog oss över topparna, hade det ungerska luftvärnet placerat ut sina pjäser på

samtliga toppar. En och annan militär funderade säkert över motivet med vårt deltagande i tävlingen...

Tävling i bastuvärme

Under träningsveckan steg temperaturen gradvis för varje dag, och då det var dags för tävling hade termometern nått 38 grader (varmast på över hundra år!). Inte helt idealiskt tävlingsväder således. Båda navigeringarna flögs dock planenligt, fast det var mycket tufft den andra dagen. Inte ens Cessnans öppnings-



bara fönster lyckades få ner temperaturen. Samtliga svenska ekipage gjorde dock bra i från sig på den första naven, något sämre på den andra.

Det sista momentet, precisionslandning, fick flyttas fram en dag, då det visade sig att ungrarnas mätsystem inte var godkänt för EM! Istället fick ett schweiziskt system flygas in. Tyvärr var detta strul inte det enda som arrangörerna gjorde sig skyldiga till under tävlingen. Engelsmännen var så missnöjda med

tävlingen att de åkte hem efter första tävlingsdagen. Den ungerska inställningen, "Kom inte hit och tala om för oss hur saker och ting ska skötas. Det fixar vi!", visade sig inte fungera särskilt bra. Det lär nog dröja innan ungrarna får förtroendet att arrangera stortävlingar igen.

Polackerna igen

Efter sju sorger och åtta bedrävelser fick arrangörerna äntligen ordning på datorerna, så resultaten kunde offentliggöras. Polackerna visade sig även denna gång oslagbara: Seger i lag samt seger individuellt genom Janusz Darocha. De tjeckiska piloterna brukar abonnera på andraplatsen, så även denna gång. Lite överraskande lade ungrarna själva beslag på tredjeplatsen.

Det svenska laget kom på femteplats, slagna också av det schweiziska laget. Denna placering var något sämre än vad vi hade hoppats på, med fjolårets tredjeplats från VM i färskt minne. Individuella placeringar för laget framgår av resultatlistan i slutet av artikeln.

Nya tider

Precisionsflygningen har de senaste tio åren dominerats starkt av östländerna, framför allt Polen, Tjeckoslovakien och Östtyskland. Piloterna från dessa länder kunde tidigare flyga gratis, och således lägga mycket tid på träning. Efter förändringen i öst har dock läget blivit tuffare. Hårdast drabbade är tyskarna, som denna gång gjorde en mycket medioker insats.

De forna storflygarna har börjat visa sig riktig mänskliga, dvs gör misstag som alla vi andra. Om ett par år kan vi säkert ha knäppt in på försprånget, och vara med och slåss om segern. Sverige har ju stolta traditioner att försvara inom sporten, med flera mästerskapstitlar.

Viggen - still going strong

Ett eftertraktat vandringspris tilldelas vid varje Europamästerskap det lag som varit bäst i landningsmomentet. Priset är skänkt av dåvarande Saab Flygdivisionen och består av en bordsmodell av en AJ 37 Viggen. Priset delades denna gång ut av vår svenske lagledare Henry Lindholm.

Vid det här laget har vi lärt oss att polackerna lägger beslag på det mesta på priset, och det blev också de som fick äran att förvalta Viggensmodellen de närmaste två åren.

Maratonflygning hem

Avslutningsfirandet skedde på en äkta ungersk Chardas (vårdshus) med alla ingredienser i form av dans, musik och mat. Vi lämnade dock festligheterna tidigt, eftersom vi tänkte påbörja hemresan redan tidigt nästa morgon.

Kl 05.00 söndag morgon var vi på benen för att påbörja det som skulle bli min längsta flygning någonsin. 19.42 samma dag landade jag hemma i Linköping efter nio timmar i luften. Resan gick med utnyttjande av long range-tankarna, med stopp endast i Dresden och Malmö.

Bevingade uttryck från resan

Varje resa bjuder, som bekant, på sina egna små poänger, så även denna. Här kommer ett litet axplock

av det som kommer att göra EM -93 till ett oförglömligt minne:

Stockholm CTRL:
"SE-000. Vilken är din position nu?"
"Hur ska jag kunna veta det. Jag flyger ju on-top..."

Berlin TWR till en i vår grupp (jag säger inte vilken):
"SE-000. You are cleared to taxi to holding position RWY 21."
"I am already airborne. Flying in close formation with the rest of the group..."

Prag CTRL till österrikisk kärra:
"OE-000. You have an airport to the left, climbing from 2000 to 4000 ft"
"Have it in sight?!"

Flygsemester till Ungern?

Någon kanske har funderingar på att flyga till Ungern, så därför har jag här samlat några synpunkter:

Privatflygarna i Ungern har det ganska kärvt efter förändringen i öst. Fortfarande finns det dock många klubbar i landet, som glatt välkomnar besök från utlandet.

All flygning i Ungern kräver färdplan, vilket kan tyckas onödigt omständligt för en stjärtsväng. Om man står ut med detta extra arbete, erbjuder dock landet fantastiskt fina flygupplevelser, speciellt i bergstrakterna och kring Balatonsjön där det finns gott om flygplatser. Lagg därtill också flygningen till och från Ungern, så framstår landet som riktigt intressant för en längre flygsemester.

Kortaste flygväg till Ungern från Linköping är via Polen, vilket sparar upp till två timmar jämfört med den väg vi flög. Nackdelarna med Polen-alternativet är dock lång tid över havet, i kombination med en hög

bergskedja att forcera på gränsen mellan Polen och Slovakien.

Flygplatser

Här följer en kort beskrivning av de flygplatser, som vi besökte under resan:

Berlin-Schönefeld: Gamla Östberlins flygplats, som nu är huvudflygplats i staden. Bra service och billigt.

Dresden: Populär mellanlandning för svenskar på flygsemester, på lagom "förstaavstånd" från Sverige. Mycket bra service, dock lite dyrt.

Wien-Schwechat: Wiens huvudflygplats, med mycket trafik. Hygglig service men dyrt.

Budapest-Ferihegy: Huvudflygplatsen i Budapest. Modern flygplats med lite trafik. Skinnar dig därför på alla möjliga avgifter.

Budapest-Dunakeszi: Hemmafält för Ungerska flygbolagets (MALEV) flygklubb. Typiskt "öststatsfält" med en stor cirkulär gräsplätt, som kan användas i alla vindriktningar.

Budapest-Budaörs: Ett av alla dessa oändligt många småfält runt Budapest. Trevligt klubbfält på pendelavstånd från centrum.

Slutord

Jag vill slutligen passa på att tacka Bengt Bergholm och våra vikarierande sommarmekaniker för allt arbete som de lade ner veckan före avresan. Utan deras hjälp hade jag aldrig kommit i väg i tid, eftersom kärnan (typenligt!) blev groundad strax före tävlingen.

Resultat EM 1993 i Dunakeszi, Ungern:

Individuellt:

1	Janusz Darocha	Polen	120 prickar
2	Milos Fiala	Tjeckien	128
3	László Bódis	Ungern	137
4	Krzysztof Wieczorek	Polen	147
5	Ryszard Michalski	Polen	167
6	Werner Unold	Schweiz	175
7	János Benedek	Ungern	185
8	Pter Touzimsky	Tjeckien	190
9	Frantisek Cihlar	Tjeckien	199
10	Tomi Verbancic	Slovenien	221
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 tävlingen)

Lag (3 bästa från varje land):

1	Polen	434 prickar
2	Tjeckien	517
3	Ungern	601
4	Schweiz	764
5	<i>Sverige</i>	919
6	Slovenien	979
7	Österrike	1169
8	Tyskland	1559
9	Kroatien	1702
10	Frankrike	1763
11	England (bröt tävlingen)	6568
12	Nederländerna	10530

(Norge deltog ej med fullt lag)

STATIONSTJÄNSTEN INFORMERAR:

STÄDNING:

Sedan början av oktober har flygklubben inte längre någon anställd städerska. För att hålla kostnaderna för medlemmarna på en rimlig nivå bestämdes det att STÄDNINGEN NUMERA UTFÖRES AV JOURHAVANDEN. Detta innebär en besparing för medlemmarna med ca. 10000:- / år. Och detta är inte försvarliga utgifter när man kommer till klubben på helgerna och ibland konstaterar att jourhavanden inte har något bättre för sig än att titta på video!

Städschema med vad som skall göras när kommer att finnas längst fram i jourpärlen, men det är fritt fram för egna initiativ ifall någon skulle anse att behovet finns.

DET HÄR SKALL KUNNA FÅS ATT FUNGERA!

TANKANLÄGGNINGEN:

Under klubbens utlokalisering till Norrköping i somras installerades ett nytt räkneverk på bränslepumpen. Pga. förekommen anledning meddelas härmed att **DETTA RÄKNEVERK MÄTER I LITER** och ej i tiotals liter. Men det är bra att vissa medlemmar är observanta på misstänkt tjuvtankning.

Däremot har det kunnat konstateras att tyvärr många medlemmar verkar ha svårt för det här med att räkna... Det blir allt för mycket fel i bränsleliggaren, så kontrollera gärna att Du skriver rätt tiotal liter, och kontrollera gärna med mätarställningen att det verkar rimligt.

Ett nyttigt tips om det verkar komma luft vid tankning, och pumpen inte låter riktigt låter "som vanligt": Försök med att byta cistern. Detta görs genom att ställa om kranarna borta vid cisternerna. Och om det hjälper på problemet, men räkneverket har mätt orimligt mycket - notera cisternbyte på tankningsbeskedet istället för att bara skriva upp hur mycket Du tror stt Du egentligen fyllde i!

JOURLOTTERIET:

Det här var mycket gnäll på en gång, speciellt med tanke på att de allra flesta sköter sig väldigt bra. Så nu kommer de goda nyheterna. Följande har i jourlotteriet vunnit var sin flygtimme med Cessna eller Cadet:

Juni:	748	Dag Wiksholm
Juli:	286	Ove Gandahl
Augusti:	153	Håkan Bengtsson

Solveig Övrebö

KALLELSE

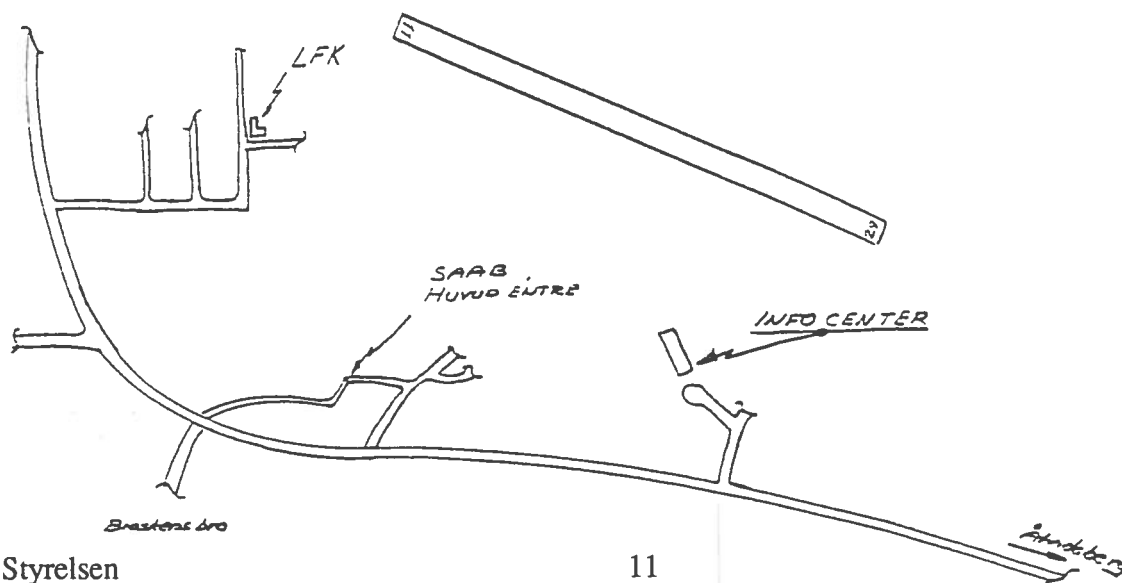
Härmed kallas Du till **ALLMÄNT KLUBBMÖTE** onsdagen den 1 december kl 19.00 i **SAAB INFOCENTER**. (Civilverkstadens kontorshus, infart från Ätvidabergsvägen. Se skiss nedan.)

Förslag till dagordning:

1. Mötet öppnas.
2. Val av justeringsmän att jämte ordförande justera dagens protokoll.
3. Summering av 1993 års verksamhet hittills.
4. Verksamhetsplan för 1994:
 - Tekniska tjänsten
 - Stationstjänsten (inkl. jourtjänsten)
 - Kursverksamheten
 - Klubbverksamheten
 - Marknadsföring/reklam
 - Tävlingsverksamheten
 - IFR-verksamheten
 - ÖSTGÖTAFLYG
5. 60-årsjubileum, flygdag
6. Flygplananskaffning
7. Budget 1994
8. Medlemsavgifter 1994
9. Övriga frågor.
10. Mötet avslutas.

Efter mötet kommer öl och smörgås, till självkostnadspris, att serveras.

Lista för tecknande av jourtillfällen under 1994 kommer att läggas ut efter mötet.



Kurs i mental träning

Östergötlands Flygsportsförbund inbjuder till seminarie i mental träning 1993-11-01.
För anmälan se anslag på klubben.

Tävlingskommittén

Rapport från ett 'Gult Spår'!

Årets Gula Spår var som vanligt 'välbesökt' och för en gångs skull hade vi osedvanlig tur med vädret, som var strålande höstligt och med mycket 'gult' i.

Det var som vanligt knepigt lagt av radarparet Lasse Grönlund och Håkan Bengtsson.

Spaningsmålen stod som spön i backen och var alltså fler än vanligt, noga räknat hela 15 stycken och tävlingen var på så sätt mer än vanligt utslagsgivande. Lägg därtill att 'grönsaksbladet' gör att man färdas över terrängen fem gånger fortare än då man flyger på 250.000-delen, samt att idealtiden var något i knappaste laget, så ger detta tillsammans en trickig tillställning, som inte medgav några yviga svängar.

Oavsett att 'spåret' var svårare än vanligt, så var årets övning lika trevlig som brukligt och en glad pilot skall ju lösa de uppgifter som han ställs inför, så ett tack till arrangörerna för en utslagsgivande tävling och med hopp om ytterligare 'spår' nästa år.

Den som bemästrade svårigheterna bäst, igen, var Mats Jonsson, som antagligen har lagt in en egen mod i simulatorn, där han tränar dagarna i ända. Jag skall kolla upp det.

Grattis Mats.

De bästa resultaten av totalt 14 tävlande:

- 1. Mats Jonsson 294 prickar.**
- 2. Nils-Erik Zander 387 prickar.**
- 3. Senny Barth 424 prickar.**
- 4. Thomas Lampe 523 prickar.**
- 5. Ulf Edlund 524 prickar.**
- 6. Marcin Tubylewicz 549 prickar.**
- 7. Seve Barth 624 prickar.**

/Leif

Landningstävling GRIPEN 4

Datum: 16/10 93

=====

Nr	Namn	Fp1	Motor		Bedömning		Bedömning		Hinder	Tot	
			met	prick	anm	met	prick	anm			met
1	Gunnar Franzen	IFX	15	60	3	6	19	38	1	4	108
2	Seve Barth	IFX	-12	120	8	16	15	30	6	24	190
3	Göte Agenhed	IFX	23	100	12	24	20	40	0	0	314
4	Mats Jonsson	KMH	1	4	>50	300	7	14	150	1)	532
5	Thage Wennström	KMH	7	28	29	60	12	24	>50	600	712
6	Ulf Ring	KMH	7	28	-27	150	32	70		600	848
7	Ulf Edlund	KMH	-22	250	<-30	300	>50	300	40	160	1010
8	Solvig Övrebö	KEG	<-30	600	<-30	300	-27	150	>50	600	1650

1) Noshjul 2) Rivning

Mats Jonsson

Mats Jonsson
Tävlingsledare