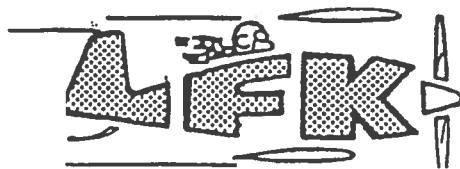


Kontakt med



Medlemstidning för **LINKÖPINGS FLYGKLUBB**

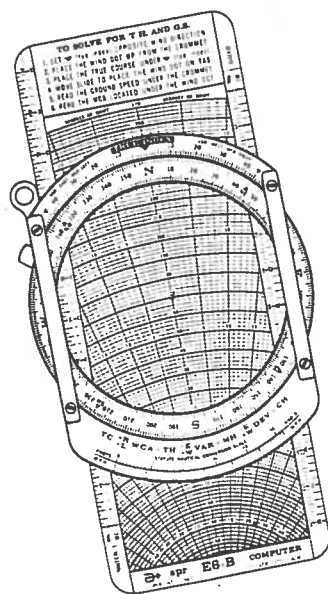
Redaktör: Håkan Börjesson Arb 013-184835 Hem 013-80896

NR 6 1993

I DETTA NR

- Mörkerflygning
- PFT-kurser
- Svenska lagmästare i precisionsflygning
- Flygning till Malmen
- Tack
- Rabattsystem för 1994
- Medlemsavgifter 1994
- LFK 60 år
- Allmänt klubbmöte
- Precisionsflygning för nöje och säkerhet i luften!
- Tävlingsresultat

Ny artikelserie om Precisionsflygning I detta nr: **Introduktion till**



Precisionsflygning!

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- 16.00(tom 17.00 from mars 1994)	
Bokningstider:	Vardagar Lör-, sön-, och helgdagar	Exptid 08.00 - 13.00, jourhavande 17.00 - mörkrets inbrott Jourhavande 08.00 - mörkrets inbrott	

Mörkerflygning

Klubben har infört delvis nya regler för jour och uppföljning vid mörkerflygning.
Intern färdplan ifylles som vanligt. Dessutom gäller:

... om Saab-tornet är **STÄNGT**:

Medlem(mar) som önskar hyra fpl för mörkerflygning ska kontakta någon av särskilt godkända mörker-jourhavande (*se lista i Jour-pärmen*), som är behöriga att tända / släcka banljusen under den tid mörkerflygningen pågår.

... om SAAB-tornet är **ÖPPET**:

ATS-färdplan ska inlämnas om Du ämnar flyga *utanför Saab kontrollzon*.

Färdplanen avslutas i vanlig ordning av SAAB-tornet.

Vid flygning *inom kontrollzon* anses uppföljning ske genom att Du har radiokontakt med Saab-tornet.

Var försiktig när Du ställer in flygplanet, det är ofta halt på plattan under mörkersäsongen. Se till att Du får erforderlig hjälp av passagerare eller andra piloter.

Till sist en repetition av *väder-minima* för mörkerflygning VFR:

Sikt: 8 km *Molnbas*: 1500 fot (planeringsminima 2000 fot)

(OBS Siktkravet kan *inte* minskas genom Speciell VFR)

Sture B
tf flygchef

*

PFT-kurser

Följande datum gäller för PFT-teori under 1994. Helst bör Du klara av PFT-teorin innan själva PFT-flygningen. Anmälan sker på lista på klubben.

Torsdag 3 februari	kl 18.30
Måndag 2 maj	kl 18.30
Tisdag 6 september	kl 18.30
Måndag 5 december	kl 18.30

Sture B
tf flygchef

Svenska lagmästare i precisionsflygning 1993

Kontakten vill påminna om vad våra duktiga tävlingsflygare Mats Warstedt och Sture Lahrin presterade när dom blev Svenska lagmästare vid SM i Västerås. Grattis ytterliggare en gång!

*

Flygning på Malmen

Om Du vill flyga till Malmen och har tillstånd (PPR) är det viktigt att känna till vilka in- och utflygningsvägar som är tillåtna av bullerskäl. Studera noga bifogad karta sid 10!

Kom också ihåg att kontrollzonerna numera är ändrade så att Malmens flygplats ligger i SAAB:s kontrollzon. Malmens kontrollzon finns kvar men ligger söder om fältet. När Malmentornet (129.8) har öppet så "lånar" man västra delen av SAAB:s kontrollzon av SAAB-tornet.

*

Tack!

Ett stort tack till arbetskamrater, styrelsen och övriga medlemmar för elva trevliga år samt ett hjärtligt tack för dom fina gåvorna.

God Jul och Gott Nytt År.

Gun

*

Rabattsystem för 1994

Nuvarande rabattsystem vilket infördes 1993 kommer att med en viss ändring finnas kvar under 1994. Ändringen är enligt följande:

* Maximalt 40 timmar flygtid får utnyttjas med denna rabatt.

Rabatten gäller för privat medlemsflygning och inte för flygningar betalda av något företag i form av tjänsteresa. Detta är ingen ändring utan gäller för samtliga våra rabatter.

I övrigt skall Du för att erhålla rabatten (100:-/flygtimme) ha betalat 1500:- före första flygning dock senast 1994-01-31.

Rabatten gäller då under hela 1994 upp till 40 flygtimmar.

Kombinerat med deponerat kapital erhåller Du ytterliggare 80:-/flygtimme i rabatt. Denna rabatt utan flygtidsbegränsning.

Styrelsen

Medlemsavgifter för 1994.

Födelseår	Ordinarie medlem	Stödjande medlem	Gäst-medlem
-1929	475	100	370
1930-1973	650	100	420
1974-1978	375	100	300
1979-	325	50	50

Flygande medlem skall vara ORDINARIE- eller GÄSTMEDLEM

Gästmedlemskap förutsätter ordinarie medlemskap i annan till KSAK ansluten Flygklubb.

Ordinarie medlem erhåller tidningen PILOT BRIEFING.

OBS!

Medlemsavgiften för kategori "O" och "G" kommer att belasta respektive pilotkonto under januari månad. Du som har för avsikt att avsäga Dig Ditt medlemskap måste göra detta före januari månads utgång. I annat fall anses Du vara medlem under hela året.

Pilotkonton!

Sköt Ditt pilotkonto så att Du alltid har ett positivt saldo då slipper Du extrakostnaden i form av dröjsmålsränta.

LFK 60 år

Den 16 november 1933 samlades ett antal flygentusiaster på Stora Hotellet för att formellt bilda en flygklubb. Då hade under ett halvt år en kommité arbetat med att utreda förutsättningarna och funnit dessa gynsamma.

Förslag till stadgar hade också utarbetats. Klubben bildades med ett 40-tal medlemmar med ett starkt inslag från Flygavdelningen inom ASJ, ASJA. I övrigt fanns affärsmän och industriledare från trakten samt militärer från bl a Malmen.

Nästan exakt 60 år sedan den 20 november samlades dagens LFK till en fest för att fira att klubben levt och utvecklats under de skiftande förutsättningar som rått, från depression, krig, högkonjukturer och åter till dagens deppade läge.

Festbenägenheten hos klubbmedlemmarna är inte speciellt hög men efter en mycket aktiv insats från klubbmästeriet och framförallt Bengt Bergholm kunde ca 90 personer räknas in för en helkväll med mycket god mat, dans och underhållning i form av Karaoke uppträdande som dock kom igång då folk hade börjat röra sig och till och med funderat på hur de skulle ta sig hem.

Innan dess hade ändå stämningen varit god i den helfyllda "Oskarianska matsalen" med återupplivande av nya och gamla flygminnen.

Ordföranden gjorde en resumé av klubbens historia och män (huvudsakligen) som betytt mycket för klubbens utveckling. Via dagens situation där klubben står stark trots snåla vindar och påfrestringar på ekonomin, gjorde han utblickar mot framtiden där en dröm är att få disponera ett " eget " fält på rimligt avstånd med fritt luftrum.

Alla tyckte nog att det var tillräckligt talat för kvällen utom en klubbmedlem som tyckte att vad som hitills hade sagts handlat väl mycket om historia och istället drog en fräck sådan. Den var ganska bra men innehållet reserveras för deltagarna.

Efter detta var glassen slut och rörelse mellan festlokalen , diskot och våran egen dansbana började ta fart.

När de sista gick hem vet vi inte men det verkade som om stämningen var god hela kvällen och det är bara att beklaga dem som inte var med.

Kort sammanfattning från ALLMÄNT KLUBBMÖTE 1993-12-01.

Närvarande: 35-talet medlemmar.

Mötet öppnades av ordföranden Hans Mennborg vilken hälsade de församlade hjärtligt välkomna.

Redovisades i korta drag året som varit (hittills) där man bl.a. kan notera att vi inte når upp till budgeterad flygtidsproduktion 4300 timmar utan kommer att hamna på knappa 4000 timmar. Uthyrningen till medlemmar har glädjande nog producerat mer än budget och mer än föregående år. I övrigt ligger produktionen på samma nivå relativt förra året. Den lägre produktionen av flygtid kan i viss mån skyllas på ombasering till Kungsängen under juli månad samt att vår skol- och flygchef Lennart Johannesson varit sjukskriven en stor del av hösten.

Det ekonomiska utfallet är sämre än budgeterat. Dock är ekonomin stark eftersom vi äger alla våra flygplan utan några lån.

Inga haverier har inträffat under året.

Tillgången på elever får betecknas som god. För tillfället har vi ca 30 A-elever under skolning och under året hittills har vi skolat fram 14 A-certifikat. Vidare kan vi notera att ca 5 I-bevis har färdigställts under året

Tekniska tjänsten har fungerat bra. Två motorbyten har utförts under året. Luftkonditioneringsanläggningen i SE-KEN har monterats ur. En hel del problem med SE-XIS (MFI-9) prestanda och motor har vi upplevt under året. Dessa skall förhoppningsvis vara avklarade nu.

Årets tävlingsverksamhet har lidit av de begränsningar med verksamhet enbart lö. em. - sö. fm. vi erhöll inför årets säsong.

Tävlingsdeltagandet har under året varit sämre än under föregående år. Sålunda fick Safari tävlingen flyttas ett par gånger innan den kunde genomföras. Detta till följd av för lågt deltagarantal.

Östgötaflygs verksamhet har följt 1992 års mönster med kraftledningsinspektion vår/höst, fotoflygning under sommaren. Rundflyget har producerat mer flygtimmar än föregående år. Totalt har vi flugit ca 92 timmar rundflyg.

På personalsidan har Gun Lundqvist slutat och som ersättare har Ragnhild Bergström börjat. Vår skol- och flygchef Lennart Johannesson är som jag nämnde tidigare, sjukskriven sedan tidig höst och Sture Bjelkåker upprätthåller denna tjänst tills vidare.

Under hösten har vi byggt en carport liknande hangar mellan trähangaren och tillsynshangaren. Avståndet mellan byggnaderna medför att vi inte kan hangarera alla våra flygplan där. Det kan bara bli fråga om de flygplan med minsta spännvidden som går in där. Det är dock ett välbehövligt tillskott jämfört med att betala dyr hangarhyra för vissa av våra flygplan.

Den planerade flygdagen för att bl.a. fira klubbens 60 åriga tillkomst inställdes av olika anledningar. Den 20 november firade klubben 60 års dagen med en helkväll på Stora Hotellet. Platsen för klubbens första styrelsemöte vilket hölls på den 16 november 1933.

Verksamheten under 1994 räknar vi med skall ske i stort sett som under 1993. Den flygtidsbudget som ligger till grund för detta är 4300 timmar där fördelningen mellan olika flygkategorier är ändrad jämfört med årets produktion. Detta för att bättre svara mot verkligheten.

Tekniska tjänsten skall se till att flygplanen kan hållas i luften.

För stationstjänsten räknar vi med att driva som under detta år. Beträffande jourtjänsten så kommer samma regler att gälla för 1994 som under detta år.

De vårdgrupper som utsetts för respektive flygplan skall behållas. Dock måste vården av vissa flygplanindivider förbättras.

Kursverksamheten kommer att bedrivas i samma omfattning som under 1993 med A-teoristarter i februari och september. Eventuellt kommer en reseflygkurs att hållas. Målet planeras att vara Baltikum. PFT-teori kommer att hållas vid fyra olika tillfällen under året. Övriga kurser såsom Pinch Hitter samt introduktionskurser kommer att hållas vid behov.

Klubbverksamheten kommer att bedrivas ungefär som under 1993.

För en del klubbaktiviteter kommer någon eller några bra föredragshållare att anlitas. Ämnena kommer att beröra flyg och flygsäkerhet i första hand.

Studiebesök kommer att planeras.

Eventuell rallyflygning planeras (i samverkan med kursverksamheten).

Reklam och marknadsföring kommer att annonsera i lokalpress, sälja reklamplatser samt matrikelannonser.

Tävlingsverksamheten kommer att bedrivas i samma omfattning som under 1993 med ordinarie tävling under lördagar kl. 10-14 och som reserv söndagar kl. 10-14.

IFR verksamheten planerar egen I-teori kurs med start hösten 94. Detta förutsatt att tillräckligt många intresserade anmäler sig. Här informerade Sture om att från 1997-07-01 kommer strängare regler för I-bevis att kräva längre utbildning, detta pga nya gemensamma regler för hela Europa.

Östgötaflyg kommer att utföra älgräkning under vintern. Vidare kommer kraftledningsinspektion att utföras under våren och sensommaren. Även fotoflyg räknar vi med under sommaren.

Rabattsystemet för 1994 förändras så att Du kan flyga upp till 40 timmar med den generösa rabatten 100:-/flygtimme, förutsatt att Du före 31/1-94 betalar 1500:- .

Eventuell flygdag planeras tillsammans med Flygvapenmuseum. Planeringsdatum är 29/5-94 och flygdagen kommer att vara förlagd till Malmen.

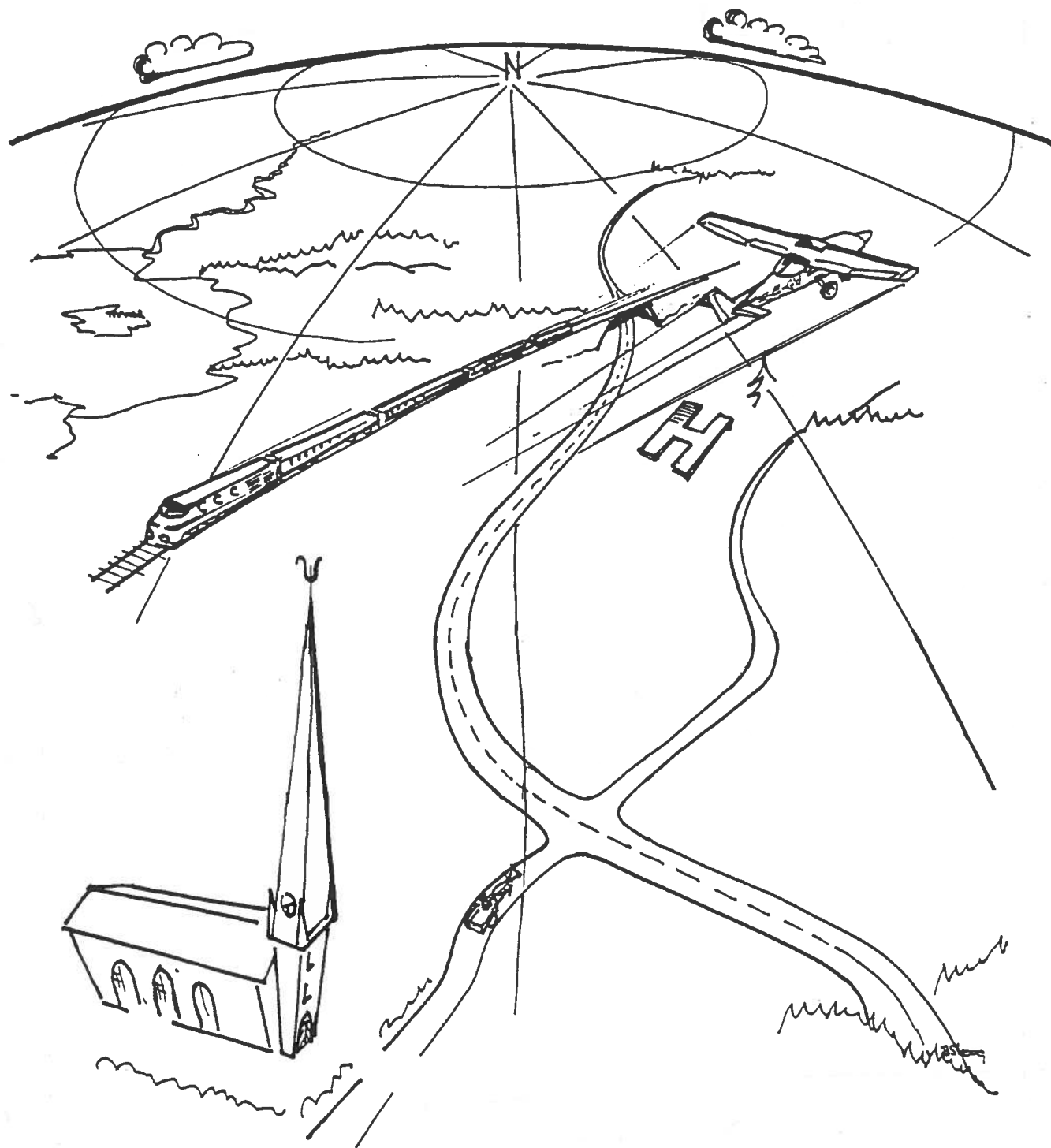
Beslutades om medlemsavgifter för 1994. Se nedan.

Klubbmötet avslutades med öl och macka.

Vid pennan

Tommy Bergström

Precisionsflygning - för nöje och säkerhet i luften!



Text: Mats Warstedt
Teckning: Bernt Skoog

Börja precisionsflyga!

Med denna uppmaning tänkte jag inleda en serie artiklar om precisionsflygning, som kommer att publiceras i "Kontakten" under tiden fram till nästa tävlingsäsong.

Min utgångspunkt är att det är alldeles för få LFK-are som upptäckt tjusningen med tävlingsflygning. Syftet med artiklarna är således att öka intresset för, och deltagandet i, våra precisionsflygtävlingar kommande år. Upplägget på artikelserien kommer i stort att vara enligt följande:

Idetta nummer:

Presentation av sporten kryddat med argument för tävlingsflygande.

Nr 1 1994:

Beskrivning av **navigrations-** och **spaningsmomentet** varvat med tips och fallgropar.

Nr 2 1994:

Ingående genomgång av **landning**, detta moment som aldrig upphör att engagera oss.

De kommande artiklarna kommer tillsammans att utgöra en liten manual för tävlingsflygning, som kan tas fram vid behov.

Förutom artiklarna kommer vi i tävlingskommittén under våren att genomföra en allmän informationsafton om sporten samt en värningskampanj bland eleverna på teorikursen för A-cert.

För den historieintresserade

I förra numret fick ni en presentation, sammanställd av Lennart Petersén, över de fantastiska framgångar som Linköpings Flygklubb haft inom motorflygsporten genom åren. En introduktion

av den typ jag här kommer att ge, tarvar också en viss portion historiska tillbakablickar för att vara fullständig.

Jag tänkte dock inte här gå djupare in på sportens framväxt, utan jag hänvisar istället till Gösta Erikssons förnämliga bok "Motorflygsport 1909-1989" och Sture Lahrins utförliga kapitel om tävlingsverksamhet i jubileumsboken "Mot vidare horisonter" (LFK 50 år).

Vad är precisionsflygning?

I regelboken läser vi:

"Precisionsflygning med lätta flygplan är luftens motsvarighet till den välkända orienteringssporten... Tävligen är avsedd för ensam pilot, som flyger enmotorigt kolvmotorflygplan."

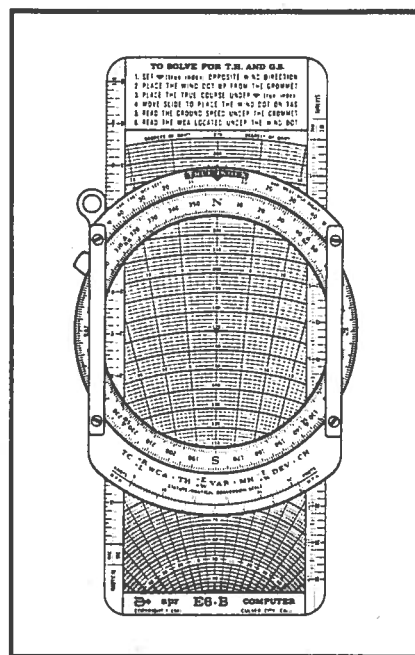
Av detta kan vi utläsa att tröskeln för att börja precisionsflyga är mycket låg. Ordinarie navigeringshjälpmedel och helt vanliga klubbflygplan är allt som behövs; inga extra investeringar krävs alltså.

Tävlingen är uppdelad i tre delmoment. Dessa är:

- Färdplanering och navigering
- Spaning
- Landning

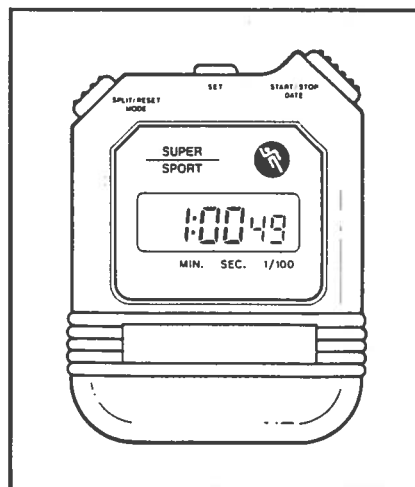
Färdplanering och navigering

Inledande moment är färdplanering, som ska genomföras med enklast tänkbara hjälpmedel. Det betyder att, den med hatkärlek, undanstopande navskivan får plockas fram igen. Lite uppfräschning i hanteringen av skivan tar dock bara någon timme.



Precisionsflygarens bästa vän 1: Navskivan.

Med färdplaneringen i bröstfickan är det så dags att ge sig ut i lufthavet för navigeringsmomentet. Här gäller det att ta sig runt en bana med upp till sju brytpunkter. Beräknade passertider ska hållas enligt färdplan, vilket kontrolleras vid kända och hemliga tidkontroller. En bra klocka är således ett måste.



Precisionsflygarens bästa vän 2: En bra klocka.

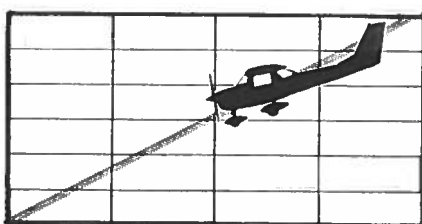
Spaning

Under navigeringen genomförs också spaningsmomentet. Här gäller det att hitta hemliga duktecken längs banan samt att identifiera var ett antal fotomål är tagna. Antalet dukar är vanligen mellan 5 och 10, medan antalet fotomål är maximerat till åtta.

Landning

Som ni förstått vid det här laget görs alltså färdplanering, navigering och spaning i en sammanhängande sekvens. Innan det är dags för det avslutande landningsmomentet hinner man dock vanligen vila sig några timmar.

Landningsmomentet består av fyra landningar, som antingen genomförs i en följd eller en och en. Det gäller att landa på en linje, där plus- och minuslandning bestraffas med prickar. Första landningen är en helt vanlig "motor-landning", dvs det är tillåtet att stötta med motorn, och den andra en bedömningslandning. Dessa utförs precis som ni lärde då ni en gång tog A-cert.



Glidtal och farter är detaljer som intresserar tävlingspiloten.

Tredje landningen är också en bedömning, men här får inte klaffen användas. Något högre fart och flackare planébana alltså.

Den fjärde landningen slutligen är en motorlandning enligt nr 1, men med tillägget att ett två meter högt hinder ska passeras 50 meter före landningsmärket.

Detta var en mycket kort introduktion till precisionsflygning, men lugn, "det kommer mera" i kommande nummer.

Vilket flygplan ska jag välja?

Vanligaste flygplanen på tävlingar idag är Cessna 150/152 och PA-28, men även Rallye, MFI-9 m.fl. lämpar sig utmärkt för sporten. Piper Cub var vanligast förr och är fortfarande mycket bra för navigeringsflygning. Som kuriosa kan nämnas att första dagens navigering vid årets EM vanns av en engelsman i en Super-Cub. Cubens lite besvärliga landningsegenskaper har dock gjort att populariteten minskat på senare år.

För nybörjaren ligger det förstås närmast till hands att flyga PA-28, som finns i riklig mängd på klubben. Flygplanet är ju som bekant "snällt" både att flyga och landa. Vågar man satsa på den utrotningshotade Cessnan får man i gengäld bättre sikt under navigeringsflygningen samt en lägre marschfart.

Varför börja?

Vän av ordning kanske i detta läget ställer sig frågan: Varför ska just jag börja tävlingsflyga? "Flygningen brukar ju ordna sig bra ändå. Ännu har jag inte missat banan på Saab, och nog var det ett bra tag sedan jag senast flög vilse..."

Förlåt denna något provocerande formulering, men det är kanske just här problemet ligger: Att inse att det krävs ständig utveckling för att vi ska bibehålla vår flygstatus eller, ändå bättre, bli en ännu bättre pilot.

Då måste vi också våga riskera att skämma ut oss inför våra klubbkamrater och landa 200 meter minus! Vi måste således vara beredda att

lägga "hjalteimagen", som vi så lätt bygger upp lite till mans, åt sidan.

Och kom ihåg: Alla framgångsrika tävlingspiloter har kommit sist vid någon tävling.

Säkrare - för dig och andra

Jag har hittills inte nämnt något om flygsäkerhet, vilket kanske är det allra tyngsta argumentet för flygtävlande. Ett regelbundet tävlingsflygande ger en överraskande förbättring och säkerhet både vad det gäller att orientera sig och landa på små ytor. Just dessa egenskaper, som är avgörande vid tillbud och andra stressade situationer.

OK, nu är jag övertygad! Hur börjar jag då?

Låt mig från början slå fast: Ni är lyckligt lottade! Mig veterligen är Linköpings Flygklubb den enda motorflygklubb i Sverige som har en tävlingskommitté, som har någon som kan kallas egen budget. Det innebär att tävlingsdebutanter gynnas i form av subventionerade avgifter och till och med gratis flygning vid första tävlingen. Därmed torde alla tänkbara undanflykter kunna sopas bort!

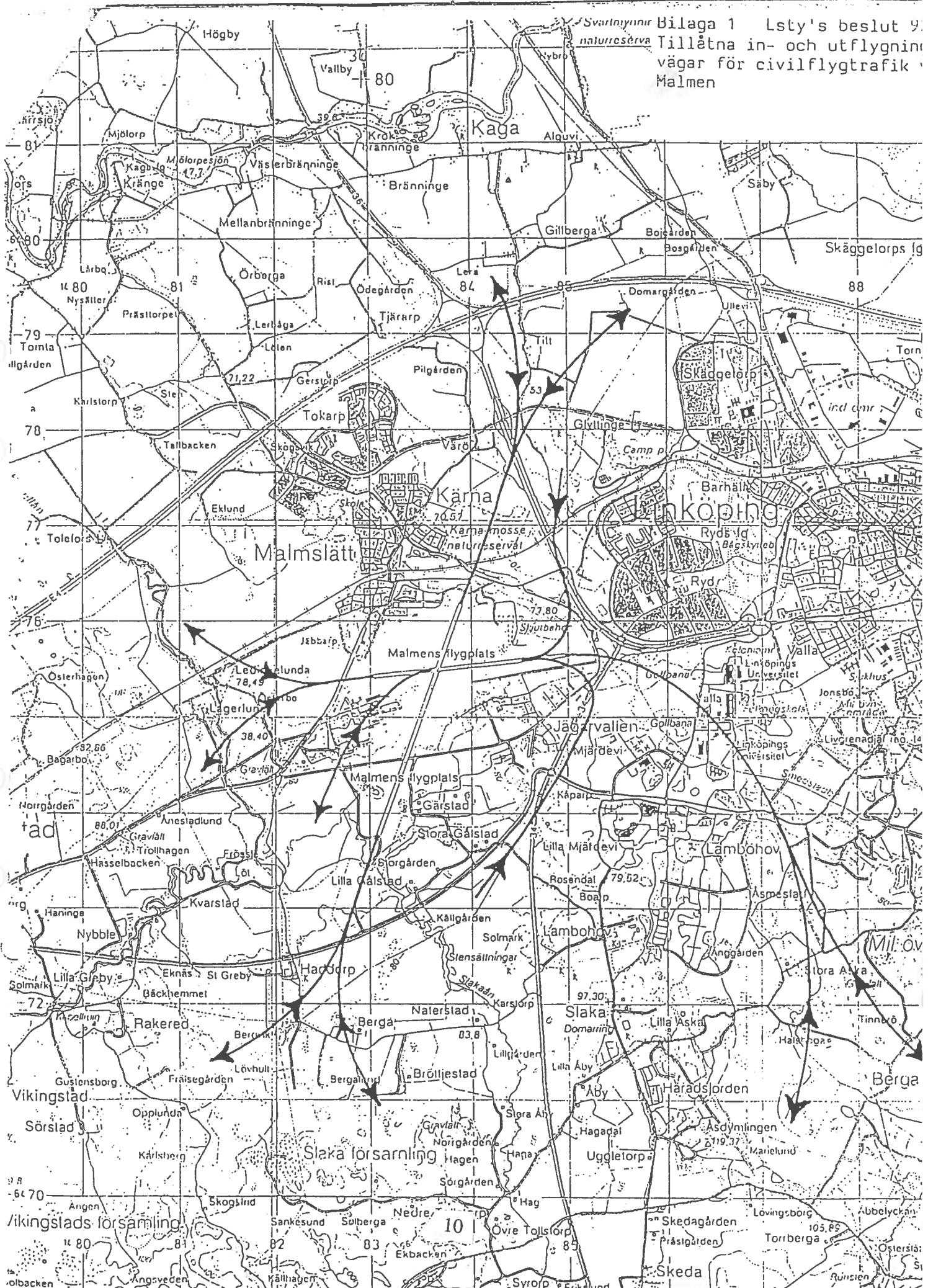
Så håll utkik efter tävlingsinbjudan i "Kontakten" och på anslagstavlan på klubben.

Slutligen

Har du några frågor, tips eller andra synpunkter, är du välkommen att ringa artikelförfattaren Mats Warstedt på telefon 013-27 42 12.

In- och utflygningsvägar på Malmen

Bilaga 1 Lsty's beslut 9.
naturreservat Tillåtna in- och utflygningsvägar för civilflygtrafik Malmen



Tävlingsresultat

LANDNINGSPROTOKOLL



TÄVLING:	GRIPEN 5
DATUM:	31/10 -93

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

START NR	PILOT	FLYGPLAN		MOTORLANDNING			BEDÖMN. MED KLAFF			BEDÖMN. UTAN KLAFF			HINDERLANDN.			SUMMA PRICK	PLAC.
		REG.	TYP	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK		
1	M. TUBYLEWICS	KMH	PA 28	+ 7		28	- 5		25	+12		24	+ 20		80	157	4
2	GÖTE AGENHED	IFX	C 152	+17		68	- 5		25	+ 3		6	+ 3		12	111	1
3	G. FRANZEN	IFX	C 152	- 7		70	+ 14		28	+ 6		12	+ 9		36	146	3
4	SVANTE JONSSON	KMH	PA 28	+ 6		24	- 31		300	+32		70	+ 24		100	494	6
5	LEIF ANDERSSON	KMH	PA 28	± 0		0	+ 10		20	-31		300	+ 51		300	920	8
6	SEVE BARTH	IFX	C 152	-10		100	+ 4		8	+ 2		4	- 2		20	132	2
7	THORBJ. PERSSON	ILB	MFI 15	+ 27		120	- 30		150	-31		300	+ 13		52	622	7
8	MATS JONSSON	KEN	PA 28	- 20		200	+ 12		24	+17		34	+ 9		36	294	5
LINKÖPING DEN 31/10 -93																	
<i>Seve Barth</i>																	
SEVE BARTH																	
TÄVLINGSLEDARE																	

LANDNINGSPROTOKOLL



TÄVLING:	GRIPEN 6 + LM
DATUM:	24/10 -93

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

START NR	PILOT	FLYGPLAN		MOTORLANDNING			BEDÖMN. MED KLAFF			BEDÖMN. UTAN KLAFF			HINDERLANDN.			SUMMA PRICK
		REG.	TYP	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK	
1	GÖTE AGENHED	IFX	C152	+11		44	+3		6	+13		26	+20		80	156
2	TAGE WENNSTEDT	KII	PA28	+19		76	+16		32	-7		35	+35		140	210
3	SEVE BARTH	IFX	C152	-3		30	+22		50	+6		12	-14		140	232
4	KUNNAP FRANZEN	IFX	C152	+12		48	-29		150	+5		10	+7		28	236
5	LEIF THILANDER	KII	PA28	-17		170	+15		30	+4		8	+19		76	295
6	SVANTE JONSSON	KII	PA28	+35		140	+22		50	+43		90	+13		52	332
7	ERIK KULLBERG	XCC	BA4	-25		250	+30		300	+19		38	+50		600	1188
8	MATS JONSSON	KEN	PA28	-30		600	-25		125	+9		18	-7	RIVN. HIND.	600	1343
LINKÖPING 24/10 -93																
<i>Leif Thilander</i>																

NATTUGGLAN 3			Datum 931030				Vind 240° / 12-15					
LFK			Bana 29				Tävlingsledare Seve Barth					
Start nr	Pilot	FPL SE -	Sim nödlandning				Motorlandning				Totalresultat	
			nr	m	pr	Anm	nr	m	pr	Anm	Sum pr	Plac
3	Svante Jonsson	KEN	1	19	19		1	24	24		68	1
			2	25	25		2	0	0			
1	Marcin Tubylewicz	KEN	1	28	28		1	3	3		81	2
			2	-13	39		2	11	11			
4	Göte Agenhed	IFX	1	-20	60		1	8	8		87	3
			2	13	13		2	6	6			
2	Lennart Angvik	IFX	1	-11	33		1	27	27		110	4
			2	32	32		2	-6	18			
5	Seve Barth	IFX	1	<-30	150		1	10	10		176	5
			2	4	4		2	12	12			
6	Hans Setterberg	IFX	1	18	18		1	>50	150		262	6
			2	-18	54		2	40	40			

NATTUGGLAN 4			Datum 931106				Vind 030° / 6					
LFK			Bana 11				Tävlingsledare Seve Barth					
Start nr	Pilot	FPL SE -	Sim nödlandning				Motorlandning				Totalresultat	
			nr	m	pr	Anm	nr	m	pr	Anm	Sum pr	Plac
3	Göte Agenhed	IFX	1	8	8		1	2	2		33	1
			2	16	16		2	7	7			
2	Marcin Tubylewicz	KEN	1	-10	30		1	17	17		71	2
			2	12	12		2	12	12			
4	Seve Barth	IFX	1	17	17		1	6	6		87	3
			2	40	40		2	-8	24			
1	Svante Jonsson	KEN	1	-6	18		1	<-30	150		231	4
			2	-14	42		2	21	21			

Sammanställning GRIPEN 1993

Pilot	Tävling 1		Tävling 2		Tävling 3		Tävling 4		Tävling 5		Tävling 6		De 3 bästa	
	pr	plac	pr	plac	pr	plac	pr	plac	pr	plac	pr	plac	Sum pr	Plac
Seve Barth	170	3	156	1	90	1	190	2	132	2	232	3	378	1
Gunnar Franzen			178	2			108	1	146	3	236	4	432	2
Göte Aghened	368	7			217	5	314	3	111	1	156	1	484	3
Sture Lahrin	140	1	382	5	154	4							676	4
Mats Jonsson	723	10	382	5	97	2	532	4	294	5	1343	8	773	5
Tage Wennström	465	8	240	4			712	5			210	2	915	6
Svante Jonsson			186	3					494	6	332	6	1012	7
Leif Thelander	151	2									295	5		
Lennart Angvik	179	4												
UIF Ring	201	5					848	6						
Marcin Tubylewicz	326	6							157	4				
Niklas Hultmark	712	9	1380	10										
Ove Gandahl	804	11												
Anders Danielsson	1268	12												
Mats Warstedt			384	7	112	3								
Nils-Erik Zander			478	8										
Artur Thuresson			980	9										
UIF Edlund							1010	7						
Solvig Övrebö							1650	8						
Leif Andersson									920	8				
Torbjörn Persson									622	7				
Erik Kullberg											1188	7		