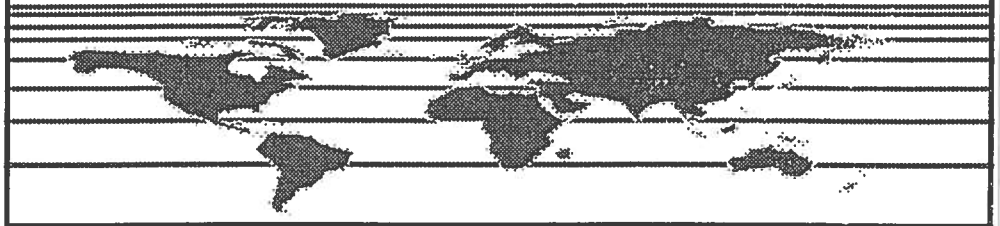


I DETTA NR

- Flygchefen har ordet
- Information från stationstjänsten
- Klubbverksamheten informerar
- 1995 års matrikel
- Höjning av flygtimpriser
- Svarta listan
- Betalning med kort
- IFR-teorin klar
- Reseskildring från Estlands-rallyt 1995
- Referat från KM & debutanttävlingen 1995
- LFK-framgångar på Stjärntävlingen
- Resultat från Gripen 2 och 3

Marcin Tubylewicz klubbmästare i 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		Vardagar 08.00 - 09.00	
	Expedition		Vardagar 08.00- 17.00	
Bokningstider:	Vardagar		Exptid 8.00 - 17.00, jourhavande 17.00 - mörkrets inbrott	
	Lör-, sön-, och helgdagar		Jourhavande 08.00 - mörkrets inbrott	

Flygchefen har ordet

Det har nu varit några veckor med bra flygväder och hyfsat flygtidsuttag, men hittills under året har det blivit några hundra timmar mindre än förra året. Särskilt våra "udda" flygplan flygs för lite, t ex XIS som endast varit i luften 32 tim t.o.m. maj.

På förekommen anledning vill jag på styrelsens uppdrag påminna om medlemmarnas skyldighet att fortlöpande hålla sig informerade om våra uthyrnings- och bokningsregler. Nya medlemmar får skriftligt intyga att man känner till vad som gäller och denna försäkran gäller naturligtvis så länge man är flygande medlem. Reglerna finns att läsa i den nya matrikeln som nu är klar, så varför inte ta Dig tid att titta igenom och repetera vad som står där.

Bl a brister det beträffande Intern färdplan, som skall lämnas för ALLA flygningar utanför kontrollzonen, så att vi vet vart våra flygplan tar vägen. Och om man kommer tillbaka efter att jouten gått hem, t ex vid mörkerflygning, skall ATS-färdplan vara inlämnad. Kom också ihåg att vi får inte landa efter kl 22 på ESSL, även om tornet är öppet. Endast flygplatschefen kan ge dispens från detta. I ett fall bröts mot samtliga dessa tre regler, med påföljd att CEFYL blev inkopplad under ca 45 min innan piloten ifråga kontaktade Stockholm Kontroll. Då var klockan ca 22.30, flygplanet var bokad till kl 21 och dessutom fanns som sagt varken intern färdplan eller ATS-färdplan.

Det är viktigt att vi håller på 22-regeln bl.a. av bullerskäl, och att vi av samma anledning fortsätter att undvika flygning rakt över Tallboda, Hackefors och Sturefors. Annars kan det bli som på Malmen, där man nu har ytterst hårda begränsningar för flygklubsverksamheten, även om det knappast är våra lätta flygplan som är det verkliga bullerproblemet. Chefen F16 har, som en slags eftergift i samband med tillståndet för 1.000 JAS-flygningar på Malmen, infört "begränsningar för allmänflyget" som vi drabbas direkt av. LFK flygplan får nämligen i fortsättningen INTE utnyttja Malmens flygfält, en möjlighet som vi haft i 60 år. Vi får dock göra 30 landningar per år på dagtid, så att varje A-elev ska kunna göra åtminstone en (1) landning på Malmen för att kunna uppnå utbildningskravet på 10 främmande flygfält.

Du som ska förnya ditt cert under 1995 bör veta att Luftfartsinspektionen i brev meddelat att handläggningstiden för förnyelse kommer att vara längre än normalt under hela året "p g a test av nytt datasystem". Man anger 14 - 30 dagar, beroende på ev behov av handläggning hos flygläkaren.

Trots alla regler och begränsningar, finns det mycket trevlig flygning med fina upplevelser man KAN göra, så jag tillönskar alla medlemmar en

GOD FLYGSOMMAR !

Sture B

Viktig information från stationstjänsten...

Under årets första 5 månader har **jourtjänsten** fungerat bra. Endast vid några få tillfällen har jour saknats. För Juni, Juli och början av Augusti ser det dock mörkt ut. **KRIS!** Du som ej har dina 5 poäng intecknade, boka genast minst dina 5 poäng i pärmen på klubben! Efter augusti är det i princip fullbokat. I år är det också extra bra "betalt" för sommarjour eller vad sägs om 3 poäng för lördag 17/6, 4 poäng för lördag 1/7 och 3 poäng för torsdag 6/7! M a o så finns inget att vänta på!

Jourtjänsten ger oss medlemmar en unik service med telefonpassning för bokning, hjälp med tankning etc. Dessutom är det ju dessutom roligt - man får prata flyg hela da'n, lär känna klubbmedlemmar etc. Nu i möhippor och svensexors tid vet man aldrig vad som kan hända... Värt att värna om!

Är du osäker kring vad jourtjänsten innefattar finns botemedel. Jourinstruktioner i jourpärmerna och i matrikeln, jourkurser några gånger per år och möjligheten att gå "co-jour".

Du som räknar med befrielse eller fullgör jourplikt med annan verksamhet får gärna höra av dig till mig. Du besparar mig då ett samtal till dig...

Lite "tjat" om regler kring jourtjänsten:

1. Ombokning ombesörjes av dig själv.

Fortfarande förekommer att vissa stryker sig dagarna före sin jour. Detta måste upphöra om jouden skall flyta smidigt. Du får gärna byta men då är det upp till dig att hitta "bytespartner". Strykning är ej tillåtet utan jouransvarigs tillåtelse. M a o ring mig om ni mot förmodan kommer på en anledning god nog för detta. "Strykare" får räkna med min uppmärksamhet!

2. Om jour saknas...

Om jour saknas gäller det att alla iakttar reglerna för jourlös flygning. Se bl a till att alltid tanka flygplanet. Var extra behjälplig med hangarering av flygplanet så att de ej behöver stå ute under natten. Tänk också på att intern LFK färdplan ej räcker när jourhavande ej finns och följer upp den.

På G inom jourverksamheten:

Ny jourinstruktion - trevligare och lättare att uppdatera.

Modifierat jourteckningsförfarande (1996).

Kom gärna med bu och bä om dagens system samt förslag till förbättring!

Till sist måste jag bara berätta om jourhavande lördag 3/6 Arthur Thuresson. Han valde jour på LFK istället för att gå på bröllop! Han sa det inte var sitt eget och att frun skulle gå... Snacka om rätt inställning!

Gunnar Frisk,

nybliven jouransvarig (stationstjänst ihop med Ove Gandahl).

Tfn arbetet: 013 - 181456

Tfn hem: 013 - 104054

Klubbverksamheten Informerar

Aktiviteter planerade för hösten 1995:

- 👍 Livräddningsövning del 2 om FOA59 vill.
- 👍 Extra Jour-utbildning, för dig som känner dig osäker på vad man ska göra när man går jour.
- 👍 2x studiebesök på Arlanda. 1:a till Stockholm kontroll, SMHI och Briefing. 2:a till SAS Flight Academy och besök på "Arlanda-samlingarna". Resa sker kollektivt med hyrbilar eller egna bilar.
- 👍 Brandövning. Hur man släcker bränder i flygplan, bränsle m m.
- 👍 Studiebesök på ÖKC i deras nya lokaler på ESSP.
- 👍 På förslag även flygutflykt till Billund i Danmark.

Mer information om de olika evenemangen och tider för deras genomförande kommer att anslås på LFK löpande under sommaren/hösten. Om du är intresserad av något av evenemangen går det också bra att kontakta undertecknad för detaljer och intresseanmälan.

/ Bengt B 013 - 16 40 80
Klubbverksamhetsansvarig

VÄLKOMNA

1995 års matrikel finns nu att hämta på klubben!

Thorleif

PS! glöm ej att kvittera DS!

*

Flygtimpriser

Fr o m 1995-07-01 kommer flygtimpriserna att höjas med 30 kr/tim för PA28:or och MFI15 samt 20 kr/tim för övriga flygplan.

Orsakerna är följande:

- 1) **T .O. M. MAJ LIGGER FLYGTIDSUTTAGET 25% UNDER BUDGET!**
- 2) Kostnadsökningar på reservdelar, avgifter m.

Styrelsen.

*

Bank och betalkort

Det kostar idag LFK ca 400 kr/mån i avgifter vid betalning med betal eller bankkort. Avgifterna tycks öka fr. o.m. nu!

Detta är under utredning och förslag kommer att presenteras för styrelsen under juni.

” Att vara eller att inte vara”?

Frågan är vem ska betala kostnaden för avgifterna, piloterna eller LFK?

Går det att undvika avgifterna med en annan bank?

Ni som betalar med kort kanske får räkna med ett pålägg med ca 3% för att täcka kostnaderna.

Kassören

IFR-teorikursen klar.

Teoridelen av IFR-kursen 94/95 har nu slutförts. Några elever har redan skrivit provet på LfV. (anders åström, Ulf Ringh, Göran Jansén).

Dessutom har anders åström klarat uppflygningen. Han satte något av ett rekord då hn inom några dagar efter teoriprovet hade I-beviset i sin hand. Vi gratulerar!

PeGes

S V A R T A --- L I S T A N

På grund av LFK:s FÖR STORA FORDRAN på piloterna återinförs

SVARTA --- LISTAN

Som innebär att namngiven pilot EJ får boka eller hyra flygplan förrän skulden till LFK är reglerad.

SKULD TILL LFK på mer än 2.000:-- och som EJ reglerats inom en månad.

innebär uppskrivning på

SVARTA --- LISTAN

och som kommer att finnas väl synlig

VID BOKNINGSDISKEN

PS! Efter 7 dagar i skuld debiteras 40% ränta DS!

LFK i Maj -95

Kassören

Estlands-rallyt 1995

Den 25 maj var det dags för årets flygrally i österled. Tre flygplan var bokade sedan länge och nio personer var anmälda som deltagare. Meteorologerna hade börjat tala om sommarväder över Skandinavien, så förutsättningarna att komma iväg såg allt ljusare ut. Det fanns dock ett förbehåll om lite ostadigare väder just i Baltikum i början på helgen, mera därom nedan.

Första målet i Estland var Kuressaare på ön Ösel. Även om flygtiden dit från Linköping inte är mer än 2 tim 30 min, så är det lite väl långt över öppet hav, så vi planerade att gå via Visby. Eftersom Estland ligger utanför EU krävdes trafikstillstånd från tullverket, vilket dock gick lätt att ordna via fax från Visbytullen. I övrigt var det bara att lämna in ATS-färdplan som vanligt, något förhandstillstånd för att flyga till Estland behövs inte längre. Dock måste alla medföljande ha visum, kostar ca 100 kr och tar en vecka att få via estniska ambassaden i Stockholm.

På morgonen den 25:e var det CAVOK på hela sträckan, men det talades om en hel del CB och även åska i Tallinn framåt sena eftermiddagen, så det gällde att komma iväg hyfsat tidigt. Thor var på plats och såg till att det inte fanns några anmärkningar på flygplanen. IUD med Lennart Kjellander och Bengt Bergholm som piloter startade först, de skulle mellanlanda i Västervik för att plocka upp Jonas och Jessica. I KII färdades Ernst Persson och Per Hallsmark, medan KMH flögs av Anders Thorén och Sture B med Camilla som passagerare.

I Visby var det dags för ytterligare ett samtal med Arlanda-meteorologen. Det fanns en hel del skurar längs lettiska kusten. För öarna utanför Estland dit vi skulle, fanns tyvärr inga radarbilder att tillgå, däremot rapporter om CB på estniska fastlandet. Vi beslöt att starta med möjlighet att vända halvvägs över Östersjön om vädret inte skulle hålla. Dock först sedan flytvästförrådet hade kompletterats genom välvillig medverkan av ett flygbolag i Visby. Ett av våra flygplan hade nämligen "glömt" sina västar hemma i Linköping. Hur var det med reseflyg-checklistan?

KII och IUD hade GPS ombord med möjlighet till exakt navigering via satellit över Östersjön, medan KMH "bara" var utrustad med vanliga radionavhjälpmedel. KMH kunde gå upp till flygnivå 55 utan att gå i moln, ändå räckte VOR-en inte till. Under en dryg halvtimme fick man gå på "död räkning" sedan Visby VOR och DME släppt. Riga VOR kom inte in alls. En begäran från Riga Kontroll om att KMH skulle rapportera vid SORLA klarades elegant genom att KMH meddelade sin avsikt att skippa SORLA och gå direkt till ODRUT "på grund av några skurar" i trakten av SORLA.

Dessbättre visade sig NDB-fyren MA på Ösel vara ganska stark och dessutom kunde konturen av Ösel siktas tidigt tack vare god sikt, så KMH kunde efter 1 tim 42 min sätta ner hjulen på Kuressaares bana 35. Sedan var det bara att taxa direkt till svenska Hjelmco Oils tankanläggning för 100 LL och tanka fullt, pris 80 US cent per liter. Landningsavgift mm på

EEKE stannade vid hyggliga SEK 175, betydligt billigare än i t ex Riga. Landningsmeddelande hem till LFK gick utmärkt att få fram på Ernsts medhavda mobiltelefon NMT 450. (GSM lär bara gå i Tallinn).

Efter pass- och tullformaliteter var det dags att ta sig in till stan. Busslinje fanns och Lennart som hunnit skaffa sig lite estniska växelpengar betalade motsvarande SEK 7.20 för oss alla nio, dvs 80 öre per person. Bussarna visade sig vara begagnade från SL i Stockholm, skyltar med svenska texter satt kvar i bussen. Avstigning vid stadens torg, med turistinformation inrymd i rådhuset, byggt 1670 av Magnus Gabriel de la Gardie, svensk ståthållare på Ösel.

Lediga hotellrum fanns det inte många på bussturistresor från bl a Finland, men vår tjänstvilliga "turistagent" hittade några rum åt oss på Hotell Stadion, ca SEK 110 per person. Sen var det hög tid att få oss lite till livs, det fanns en "Grill Bar" i rådhuskällaren. Lennart med kunskaper i flera språk åtog sig att beställa maten, men det blev inte riktigt rätt i alla fall. Någorlunda mätta blev vi dock så småningom, och efter installation på hotellet var det dags att se oss om i stan.

Fem av oss hamnade till slut i en väderkvarn (Ernst är mjölnarson och har en särskild dragning till kvarnar). I kvarnen fanns bl a en bar och öl beställdes fram. Kostnad 40 EEK och alla började håva fram pengar. Men det visade sig att priset gällde totalt för alla fem, dvs ölet kostade inte mer än 8 EEK (ca SEK 6) per person. Senare på kvällen blev det strandpromenad för somliga, medan andra smög ner på stan för en andra krogrunda...

Efter frukost ringde Sture efter TAF-ar och annan väderinformation för dagens planerade flygning till Tallinn. Vid överenskommen tid för "briefing" var Ernst Persson spårlöst försvunnen, ingen visste var han fanns. Efter en halvtimme kom han joggande från stan efter att förgäves ha kollat samtliga hållplatsstolpar i jakt på busstider till flygplatsen, det där med tidtabeller verkade vara ett okänt fenomen här.

Trots CB och annat "skräp" i TAF-arna bestämdes att vi skulle åka ut till flygplatsen. Någon buss kom dock inte, och viss villrådighet uppstod. Då plockade Ernst fram GPS-en, tryckte in "GOTO EEKE" och genast fick han fram att det endast var 1.18 NM till flygplatsen. Gångavstånd alltså, och satelliterna gav naturligtvis också bäringen, så det var bara att traska iväg med Ernst och hans GPS i täten... Slutsats: GPS är bra att ha även på marken !

Väl framme på EEKE visade det sig att molnbasen var ynkliga 100 m och ett samtal via mobiltelefon NMT 450 till Arlanda-meteorologen gav inte mycket hopp om förbättring under dagen. Fronten hade visserligen passerat, men lågtrycket rörde sig endast sakta norrut. (Vi som var med förra året i Riga kände igen vädret ...).

Plötsligt hördes ett välkänt flygplanbuller i molnen, kunde det verkligen vara en DC3-a? Jodå, Veteranflygklubben i Stockholm var på ingång med sin

"Daisy" och en estnisk mottagningsdelegation med videokamera fanns på plats. Men tråkigt nog fick DC3-an ingen markkontakt vid sin NDB-inflygning (minhöjd 400 fot), utan fick avbryta och återvända till Visby utan att kunna landa i Estland. Och vi missade bilder på en DC3-a vid denna flygplats med sin antika utrustning.

Tillbaka in till stan, denna gång med taxi. Kostade inte mycket mer än en svensk tia för en halvmil ! Nu kunde vi bese medeltidsborgen Arensburg med sina historiska samlingar. Arensburg var den tyska benämningen på Kuressaare. På den sovjetiska tiden hette staten Kingisepp. De senaste 700 åren har Ösel-borna endast varit fria i drygt 20 år! Först var det Tyska Orden som härskade från 1200-talet fram till ca 1500 då danskarna kom, och mellan 1645 och 1710 var det svenskarna som styrde och ställde på ön. Och sen kom ryssarna och stannade i mer än 200 år ...!

Vid det här laget kunde vi Kuressaare, så varför inte ta en titt på resten av Ösel, som f.ö. heter Saaremaa på estniska. Vår turistagent förmedlade kontakt med biluthyrningsfirma, som kunde erbjuda oss två Moskovitch-bilar "i befintligt skick", men fullt körbara. Kostnad SEK 10 per timma + SEK 15 per mil. Och övernattnin då? Jo, nära öns sydspets skulle finnas en bondgård som tog emot gäster, och kvällsmat skulle vi också få. Sen bar det iväg längs ändlösa grusvägar via några sevärdheter, som en kratersjö från ett meteornedslag för över 3.000 år sedan, och ytterligare ett antal väderkvarnar till bl.a. Ernsts förtjusning.

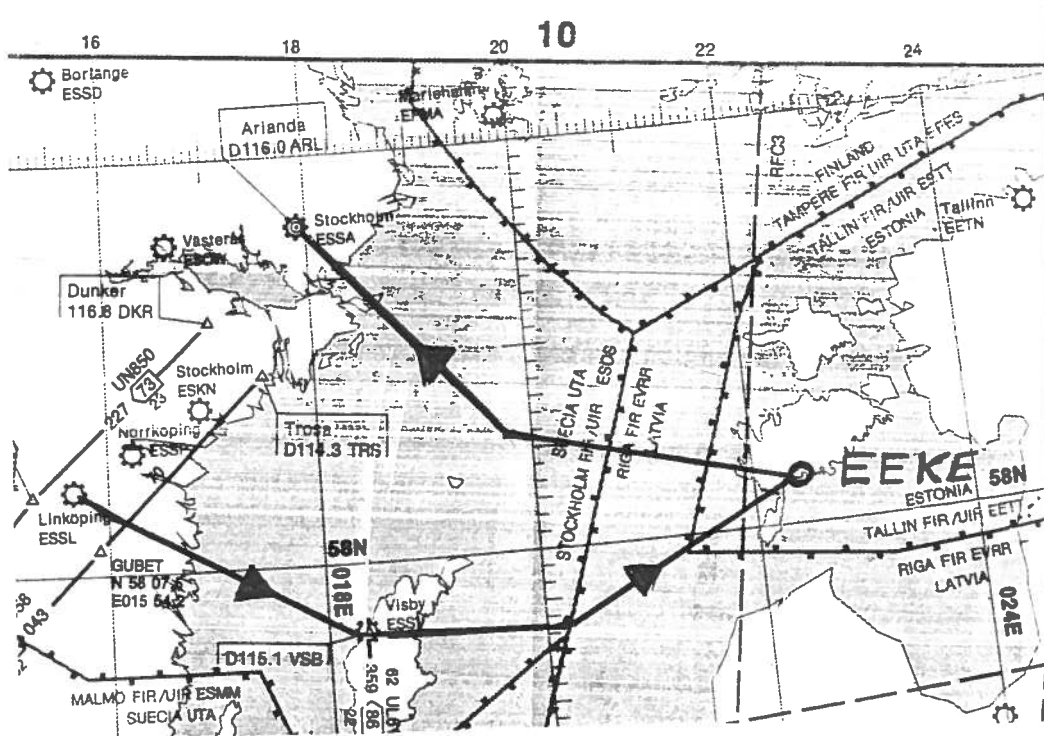
Att hitta "Juri Mitt Recreation Farm" var inte lätt, till slut frågade vi på en gård där man bara kunde ryska, så dom fick köra före oss i sin bil och visa vägen genom skogen. När vi kom fram visade det sig att vi skulle bo på en "jaktgård", där man normalt tog emot tyska, svenska och finska jägare som mot avgift kunde jaga rådjur, älg, vildsvin mm i de stora skogarna. Gårdens folk var mycket serviceinriktade med bl a bastu och öl före maten och en utomhusbrasa efteråt. Stället kan varmt rekommenderas. Det fanns visserligen ingen telefon och mobiltelefonen gick inte heller, så vi kände oss lite isolerade. Med GPS-ens hjälp kunde vi dock fastställa gårdens läge till N 58.00,26 E 022.04,85.

Efter en utsökt frukost hos Juri Mitt kunde vi återvända till flygplatsen och återlämna Moskovitch-bilarna. Tallinn-vädret var fortfarande ytterst ostadigt, så vi beslöt att vända västerut mot Sverige. IUD och KMH kunde starta IFR mot Visby respektive Arlanda, medan KII - där man saknade IFR-bevis - fick vänta några timmar innan molntäcket på 800 - 1000 fot sprack upp något. KMH - som fortfarande saknade GPS - gick på död räkning över havet mot Stockholm. En bra checkpunkt var dock Gotska Sandön som siktades halvvägs. Efter att ha landat och startat på Arlanda kunde Anders i KMH räkna in flygningen som DK långnav i sin A-utbildning, med Åland utbytt mot den något ovanligare och mycket annorlunda ön Ösel...

Tre dagars Estlandsrally var till ända, det är otroligt hur mycket upplevelser och nya intryck man kan få på så kort tid. Och hur annorlunda allting är på bara 2 ½ flygtimmars avstånd från Linköping.... Flygning till Baltikum kan

rekommenderas, men utöver livbåt och flytvästar rekommenderas att ha med GPS, annars kan det bli svårnavigerat ! Och händer det något över havet, kan det vara livsviktigt att kunna ange sin position exakt.

Sture B med flera



Ungefärlig rutt över Östersjön för SE-KMH

Ernst P leder GPS-marschen mot EEKE



Marcin Tubylewicz klubbmästare i precisionsflygning!



Referat från KM & debutanttävlingen 95

av Mats Warstedt

Efter flera års framgångsrikt tävlande i precisionsflygning, lyckades Marcin Tubylewicz äntligen bli klubbmästare i LFK. Hela åtta (!) debutanter hade anmält sig till tävlingen och bäst av dessa klarade sig Lars Östling.

Som tävlingsarrangör måste man ha god hand med vädergudarna. Med nästan osannolik precision lyckades de pricka in sol och värme på vår tävlingsdag, inte illa med tanke på att det både veckan före och efter tävlingen var snökaos.

Det var således inga problem för de 15 tävlande att möta upp på lördagsmorgonen den 6 maj. De enda långväga denna gång var far och son Nylén, Arne respektive Johan. De valde dock för säkerhets skull att dyka upp redan på fredagskvällen.

Stort intresse

Som mest var 19 personer anmälda till tävlingen. Efter återbud från Seve Barth, Erik Kullberg och Solveig Övrebö återstod 16. Intresset för Cessnan var stort denna gång (har manne min lobbying börjat ge resultat?) så jag blev tvungen att tacka nej till Sture Lahrin, som var sist anmäld. Således kom 15 piloter slutligen till start i tävlingen.

Murphy har varit med i mina artiklar förr. Det är alltså hans lag som ser till att kursgyro går sönder, serviceintervall infaller osv precis i tid till tävlingarna. Denna gång var det KEN som var drabbad, genom att gå in i 100-timmarsväggen. Som genom ett under (vädergudarna igen) tornade det dock upp sig cb över Östersjön, vilket gjorde att en planerad Gotlandsflygning i KMH fick ställas in.

Skeda-Vårdnäs via Grensholm

Så skulle årets navbana kort kunna sammanfattas. Banan gick i högervarv runt kontrollzonen och hade totalt sju brytpunkter, med den mest avlägsna belägen strax väster om Ringarum.

Eftersom tävlingen bl a riktar sig till debutanter i sporten, är ambitionen att banan ska vara lätt hitta runt. Att den verkligen var det bekräftas av det utmärkta resultatet, med endast ett fåtal missade bokstäver. Mest problem tror jag att det fjärde benet orsakade, åtminstone av kommentarerna efteråt att döma. Jag måste tillstå att jag flög bort mig lite själv där, då jag la banan...

Svåra spaningsmål

Om navigeringen var hanterlig, var spaningsmålen desto svårare; totalt

nio hemliga dukmål samt åtta foton! Av resultaten att döma var kanske svårighetsgraden lite för hög. Helt "outstanding" var Johan Nylén med endast fyra missade mål. Näst bäst var Arne Nylén med tio missade mål.

Sju tidskontroller!

Johan ledde också sammantaget efter navmomentet, trots att Arne passade tiden bättre på de sju tidkontroller (varav fem hemliga) som fanns utefter banan. Bäste LFK:are efter naven var Marcin Tubylewicz, som för övrigt var bäst på både tidhållning och målspaning.

Näst bäste LFK:are, och tillika bäste debutant efter naven, var Lars Östling, som lyckades med konststycket att få noll prickar på tre hemliga tidskontroller i rad; Världsklass! Se upp för Lars i framtiden!

Blåsig landningstävling

Många anser att tävlingen inte börjar på allvar, förrän det är dags för landningarna. Den friska vinden bidrog nog också till att det pirrade lite extra i maggropen. Tre och tre (jodå, det går även på Saab-fältet) genomförde de tävlande sina landningsprov.

Många av de tävlande var uppenbarligen inte så vana vid att landa på tävlingsstråket. Om landningsvarvet för bana 29 görs på vanligt sätt hamnar man 1300 meter minus mot märket. Inget bra utgångsläge, speciellt inte för bedömningslandningarna, vilket dock några tävlande envisades med att försöka motbevisa.

Göte igen!

Före denna tävling hade två Gripen-deltävlingar avgjorts. Vid båda dessa tillfällen stod Göte Agenhed som segrare, vilket medförde ett visst favoritskap inför tävlingen. Mycket

riktigt lyckades också Göte leva upp till förväntningarna, och vann landningsmomentet med 118 prickar.

Värdig segrare

Efter sin utmärkta navigering tappade dock Marcin Tubylewicz hoppet, då en av bedömningslandningarna hamnade utanför banan. Oron var dock obefogad, för det visade sig att totalresultatet räckte till seger. Följande citat har jag hämtat från förra årets KM-referat: "*Två blev Marcin Tubylewicz, som är på stark frammarsch*". Detta påstående besannades således redan i år.

En av de nya som valt att prova på att tävla med Cessnan var Lars Östling. Om det var därför som han blev bäste debutant vet jag inte, men ett utmärkt navresultat bidrog i alla fall mycket till att Lars lade beslag på det åtråvärda (!?) vandringspriset.

Nya regler -95

Då och då görs ändringar i de internationella reglerna för precisionsflygning, och här hemma har vi numera valt att följa dessa. I de nya reglerna för 1995 (vilka för övrigt inte hanns få fram till ovan refererade tävling) har ändringar gjorts i spanings- och landningsmomentet.

Den allmänna uppfattningen har länge varit att det är alldeles för "billigt" att missa en brytpunkt. Prickbelastningen har därför, på initiativ av de nordiska länderna, höjts till 50 prickar mot tidigare 20. Som kuriosas kan nämnas att de svenska reglerna för inte så länge sedan gav ända upp till 1000 (!) prickar för en missad brytpunkt.

En felaktigt angiven eller felgissad bokstav ger fortsättningsvis 100 prickar (tidigare 30). Precis som för övriga spaningsmål lönar det sig alltså att avstå från att skriva i en bokstav, om man inte är säker.

Det nya med landningarna är framför allt att detta moment tonats ned något jämfört med naven genom lägre prickbelastningar. I gengäld har stråket blivit något mindre. Stråkets utsträckning är nu från -25 till +45 meter mot tidigare -30 till +50 meter.

Prickbelastningen har alltså mildrats, och en minuslandning ger fortsättningsvis 7 prickar/meter medan en pluslandning ger 3 prickar/meter. Dessa siffror gäller för motorlandningarna. Motsvarande för bedömningslandningarna är 4 respektive 2. För att ni inte ska drunkna i siffror, avstår jag från att redovisa de gamla siffrorna...

Även "maxprickarna" har sänkts till 400 för motor- respektive 200 för bedömningslandningarna, totalt alltså 1200 prickar. Någon av debutanterna kanske hade uppskattat att de nya reglerna redan var införda...?!?

Avslutningsvis

Slutligen vill jag tacka alla tävlande och funktionärer som ställde upp och gjorde årets upplaga av KM & debutanttävlingen till ett roligt minne. Det är tredje gången i rad som jag arrangerar tävlingen i denna form, och fastän det innebär en hel del arbete, tycker jag att det är lika roligt varje gång.

Det som framför allt är inspirerande att se, är alla debutanter som ena året upplever tävlingen som helt omöjlig, för att sedan ett par år senare återfinnas i toppen av resultatlistan. Sådant uppnås bara genom att systematiskt tänka igenom sin flygning varje gång, och se varje flygning som ett träningstillfälle.

Jag ser fram emot att se er igen nästa år i tävlingsspåret, och då framför allt alla de funktionärer som snart själva blir certinnehavare.

Resultat: KM & debutanttävlingen 1995

Nr	Namn	Fpl	Nav	Spaning	Landning	Summa
1	Marcin Tubylewicz	MFI-9	168	240	500	658
2	Svante Logeke	PA-28	396	260	159	736
3	Ove Gandahl	PA-28	312	340	224	764
4	Göte Agenhed	C-152	590	280	118	929
5	Lars Östling (debutant)	C-152	242	340	940	1052
6	Björn Martinsson (debutant)	C-152	540	360	816	1308
7	Tomas Karlsson	PA-28	561	320	996	1379
8	Lars Wahlberg (debutant)	PA-28	624	380	1004	1506
9	Catarina Johansson (debutant)	PA-28	903	360	1200	1863
10	Håkan Börjesson (debutant)	PA-28	747	340	1800	1987
11	Thomas Hårdh (debutant)	C-152	1941	320	476	2499
12	Ulf Carlsson (debutant)	PA-28	1497	420	1385	2610
13	Mats Hedlund (debutant)	PA-28	2135	400	1280	3175

Utom tävlingen deltog dessutom:

Johan Nylén, Botkyrka FK	C-150	135	80	172	301
Arne Nylén, Botkyrka FK	C-150	81	200	765	664

Fotnot: Landningsresultaten ovan har delats med 2, vilket förklarar att summeringen inte stämmer.

LFK-framgångar på Stjärntävlingen

Under pingsthelgen avgjordes Stjärntävlingen i precisionsflygning på Visingsö med Jönköpings FK som arrangör. I år är det 60 år sedan den första Stjärntävlingen avgjordes, och årets segrare blev Mats Warstedt från Linköpings FK.

Totalt 18 tävlande hade anmält sig till årets upplaga av Stjärntävlingen på Visingsö. En front hade dock parkerat sig över Sverige, så flera tävlande valde att avstå från att ta sig till "öa". Elva tappra aviatörerna kom dock slutligen till start, t ex så fanns hela det svenska landslaget i precisionsflygning på plats.

"Sjö-fly-in"

Det myckna regnandet under dagarna före tävlingen hade förvandlat fältet till sumpmark. På några ställen hade t.o.m. små sjöar bildats. Det gällde således att planera sina starter väl, och markera ut avdragspunkter noggrant. Förhållandena orsakade heller inga tillbud under helgen, förutom

ett nersjunket noshjul på en Cessna 206.

Navigationen, som var förlagd öster om Vättern i norra Småland, bjöd på kuperad och stundtals svårnavigerad terräng. Bäst med navigationen lyckades Tom Carlsson, Västerås FK, följd av Mats Warstedt, Linköpings FK och Arne Nylén, Botkyrka FK.

Minsta möjliga marginal

Landningstävlingen kunde genomföras i vackert och lugnt väder. Bäste precisionslandare blev Arne Nylén, medan Tom och Mats presterade sämre resultat.

Spänningen var således stor inför sammanräkningen av resultaten. Med endast en halv (!) poängs marginal tog Mats Warstedt hem segern före titelförsvaren Arne Nylén och med Tom Carlsson på tredje plats. Sture Lahrin från LFK kom fyra.

Linköpings FK i särklass

Det är 60 år sedan den första

Stjärnflygningen (som tävlingen egentligen hette på den tiden) avgjordes. Tävlingen har sedan regelbundet återkommit, med vissa kortare avbrott t ex under kriget.

Genom åren har Linköpings flygklubb varit mest framgångsrik. I och med årets seger var det trettonde gången som en LFK:are stod överst på prispallen. Meste segrare är Carl-Mårten Danielsson, som härjade i slutet av 50- och början av 60-talet, och totalt tog hem fyra segrar.

Annorlunda arrangemang

Fältet på Visingsö drivs numera av Jönköpings flygklubb och i normala fall finns det inga fasta faciliteter på fältet. Till sådana här arrangemang krävs alltså att all infrastruktur måste byggas upp i form av beräkningstält, mattält osv.

Genom en fantastisk uppoffring av medlemmarna i Jönköpings FK förvandlas således denna utpost på Visingsö nordspets varje år till en flygplats med bästa möjliga service.

LANDNINGSPROTOKOLL

TÄVLING	Gripen 2
DATUM	1995-04-22
VIND	090/10

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

START NR	PILOT	FLYGPLAN		MOTORLANDNING			BEDÖMNING MED KLAFF			BEDÖMNING UTAN KLAFF			HINDERLANDNING			SUMMA PRICK	PLAC
		REG	TYP	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK		
6	Göte Agenhed	IFX	C152	1		4	7		14	-3		15	0		0	33	1
3	Seve Barth	IFX	C152	-5		50	0		0	-1		5	2		8	63	2
9	Ove Gandahl	KII	PA28	-2		20	15		30	-1		5	-4		40	95	3
1	Mats Warstedt	ILB	MFI15	-4		40	7		14	12		24	10		40	118	4
10	Tomas Hård	IFX	C152	19		76	43		90	18		36	6		24	226	5
5	Per Vernholm	ILB	MFI15	1		4		1)	300	-10		50	6		24	378	6
8	Svante Logeke	KII	PA28	12		48		1)	300	-3		15	-2		20	383	7
7	Mats Jonsson	KEN	PA28	-23		250		1)	300	-8		40	0		0	590	8
4	Tomas Karlsson	KII	PA28		1)	600	-29		150	21		50	25	8)	250	1050	9
2	Håkan Börjesson	KII	PA28	-17		170		1)	300		1)	300		1)	600	1370	10

Tävlingsledare
Ove Gandahl
Ove Gandahl

Tävling : **GRIPE 3**
Datum : 95.05.27
Vind : 150° 5-15 KTS

LANDNINGSPROTOKOLL

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



NR	PILOT	FLYGPLAN		MOTOR LANDNING			BEDÖMNING MED KLAFF			BEDÖMNING UTAN KLAFF			HINDER LANDNING			TOT PRICK	
		reg	typ	Meter	FEL	Prick	Meter	FEL	Prick	Meter	FEL	Prick	Meter	FEL	Prick		
3	THOMAS HÅRD	IFX	C 152	+ 15		60	- 5		25	+ 20		40	- 3		30	155	1
6	SEVE BARTH	IFX	C 152	- 9		90	- 1		5	+ 9		18	- 8		80	193	2
5	GÖTE AGENHED	IFX	C 152	- 2		20	+17	Noshjul 150	34	0		0	+ 6		24	228	3
2	ULF CARLSSON	IFX	C 152	+ 2		8	+12		24	+ 14		28	- 2	under glidh	20	680	4
1	MATS JONSSON	KEN	PA 28	- 30		300	≥30		300	0		0	+20		80	680	5
4	PER VERNHOLM	ILB	MFI15	+ 13		52	≥30		300	- 11		55	≥50		600	1007	6
LINKÖPING DEN 27 MAJ 1995.																	
<i>Seve Barth</i>																	
SEVE BARTH																	
TÄVLINGSLEDARE																	

JULI	AUGUSTI	SEPTEMBER	OKTOBER	NOVEMBER
1 NM, Västerås	1	1 Gripen 5 (res), 10.00-	1	
2 NM (reserv)	2	2 Gripen 4, 14.00-	2	
3	3	3 Gripen 4 (res), 10.00-	3	
4	4	4	4	
TÄVLINGSKALENDER LFK, HÖSTEN 1995				
8	8	8	8	8
9	9	9 Safariälvlingen, heldag	9	9
10	10	10 Safariävl. (reserv)	10	10
11	11	11 SM, Civil Flygfem-	11	11 Nattugglan 5, 16.00-
12	12	12 kamp, Söderhamn/	12	12
13	13	13 Mohed	13	13
14	14		14	14
15	15		15	15
16	16	16 Gula Spåret, heldag	16	16
17	17	17 Gula Spåret (reserv)	17	17
18	18		18	18
19	19		19	19
20	20		20	20
21	21	21 Europamästerskapen,	21	21
22	22		21 Gripen 6+M-tr, 14.00-	22
23	23	23 Czestochowa,	22 Gripen 6 (res), 10.00-	23
24	24		23	24
25	25	25 Polen	24	25
26	26		25	25 Nattugglan 6, 16.00-
27	27		26	26
28	28		27	27
29	29		28	28
30	30	30 Gripen 5, 14.00-	28 Nattugglan 4, 16.30-	29
31	31		29	30
			30	31
				DECEMBER INGEN VERKSAMHET PLANERAD

Linköping januari 1995

Horst Komarek

Horst Komarek, LFK
Tävlingskommittén

Ulf Wiberg

Godkänt, Ulf Wiberg, flygplatschef, Saab Service Partner, med
förbehåll för civil och militär provflygverksamhet och övrig trafik.