

I DETTA NR

- Flygchefen har ordet
- Bonusrabatten och medlemsavgifter 1997
- Stationstjänsten informerar
- Redovisning av arbetsplikt 1997
- Sammandrag från klubbmötet
- Enkät angående intressegrupper
- Intresseanmälan för reseflygplan
- Planerade klubb- aktiviteter 1997
- Efterlysning flygbilder
- VM i precisionsflygning i USA 1996
- Tävlingsresultat

The poster for the 1996 World Precision Flying Championship features three stylized aircraft flying in a line. The text is arranged as follows: '1996' on the left, 'WORLD' on the right, 'PRECISION' in the center, 'FLYING' below it, and 'CHAMPIONSHIP' at the bottom. The event dates and location are listed below the title.

1996 WORLD PRECISION FLYING CHAMPIONSHIP

September 28-October 5, 1996
Meacham International Airport
Fort Worth, Texas

God Jul och Gott Nytt Flygår 1997

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	
Bokningstider:	Vardagar	Vardagar 08.00- 17.00	
	Lör-, sön-, och helgdagar	Exptid 8.00 - 17.00, jourhavande 17.00 - mörkrets inbrott	
		Jourhavande 08.00 - mörkrets inbrott	

Flygchefen har ordet

Många undrar hur det blir med de nya europeiska certifikatreglerna som "varit på gång" i flera år nu. I oktober 1996 lyckades man äntligen enas och de nya reglerna är nu fastställda. Meningen är att de ska träda ikraft **1 juli 1999**. Tills dess ska man ta fram tillämpnings- och övergångsregler. En del krav är lindrigare än nu, andra är strängare. I korthet kommer följande att gälla:

A-cert

Utbildningstid 45 tim (+5 mot nu). För att hålla certet krävs 12 tim flygtid per år eller PFT inför kontrollant. LFV kommer troligen att utse ett antal flyglärare som PFT-kontrollanter. Formell typinflygning tas bort för 1-motoriga fpl, dock tilläggsutbildning för t ex fpl med sporrhjul.

IFR-bevis

Utbildningstid 50 tim (+10 mot nu). Av de 50 kan 20 göras i simulator. Teorikurs 200 tim (ca 110 nu). Inget särskilt krav på IFR-tid för att hålla IFR-beviset. PFT inför kontrollant en gång per år.

B-cert

Flygtid per år 12 tim (mot 70 nu). I stället kommer krav per verksamhetsform, t ex taxiflyg, inspektionsflyg etc.

En annan fråga med EU-anknytning gäller ev *moms på utbildning*, däribland flygutbildning. Det finns en regeringsproposition och utlåtande från ett par riksdagsutskott, men det är svårt att läsa ut vad det innebär för oss klubb-skolor. Motorflygförbundet kommer med anvisningar efterhand som det klarnar. Ev moms på flygbensin är aktuell tidigast 1998.

En sak är klar, det blir inte billigare att flygutbilda sig i framtiden. Så det gäller att passa på NU. Så värva gärna flygelever bland dina bekanta redan till LFK vårkurs 97, det kan löna sig både för eleven och dig själv (värvningspremie). Kursen börjar tisdag 4 mars kl 18.30.

Så till tekniska avdelningen:

Det har konstaterats att vi ibland har för *mycket* olja i flygplanen. Fyll inte på för tidigt, det ska normalt ha gått *under* 6 qt *innan* du fyller på olja, undvik att fylla på vid 6.2 eller 6.3. Så länge det är mer än 5 qt *efter* flygningen är det OK.

Denna gång kan vi gratulera en nybliven IFR-bevisinnehavare:

Ernest Wessman

God Jul och Gott Nytt Flygår 1997

Sture B

BONUSRABATTEN 1997

Succen fortsätter - betala in 1.500 kr så är Du 100 kr i rabatt på varje U-timme (upp till 40 timmar).

Inbetalning måste ske för JANUARI månads utgång och före rabattens utnyttjande.

MEDLEMSAVGIFTEN 1997

Förnya Ditt medlemsskap för 1997 genom att betala in avgiften till Ditt pilotkonto under JANUARI månad.

Medlemsavgiften dras automatiskt i slutet av Januari för samtliga medlemmar

Om Du ej avser att vara medlem i LFK 1997, måste Du meddela kansliet detta under JANUARI månad.

**Därefter kan vi ej ändra Ditt medlemskap i KSAK (ord.medlemmar)
Avgiften till KSAK betalas in av Flygklubben och ingår i Din medlemsavgift.**

**Med vänliga hälsningar
Kassören**

MEDLEMSAVGIFTER 1997

Födelseår	Ordinarie medlem	Gästande medlem	Stödjande medlem
- 1932	525:-	370:-	120:-
1933 - 1976	700:-	420:-	120:-
1977 - 1981	425:-	300:-	120:-
1982 -	375:-	50:-	70:-

Stationstjänsten informerar...

Dags att summera 1996 och blicka ut mot 1997!

Redovisning av arbetsplikt 1996.

Senast 17/1 1997 skall den redovisas på blankett som tidigare redovisats i Kontakten. Har ni skickat den till återvinning e d så går det bra att använda blanketten för 1997 som bifogas denna Kontakt. Glöm dock ej att ändra årtalet!

Summering av jour 1997.

Det är glädjande att blicka tillbaka på året som bjudit på jourtäckning i princip alla jourdagar! Ett STORT tack till alla som ställt upp! Några få plumpar kan inte fläcka det totala resultatet. I vanlig ordning måste jag dock peka på det som kan göras bättre...

- Städningen kan bli avsevärt bättre. Endast på vinterhalvåret har vi städjour onsdagar. Vi har som bekant inga anställda städare. Vi vill hellre hålla lågt flygtimpris! Mera svabbning och damsugning 1997 alltså!
- Några enstaka gånger har jouren uteblivit. Ett par har hört av sig till mig innan. Det är bra även om jag mycket sällan kan hjälpa och den som bokat är skyldig att skaffa ersättare. För ni som flyger när det är jourlöst - tänk på färdplansregeln (helst ATS men annan säker, t ex muntlig färdplan till "tillförlitlig" person kan duga) och att flygplanen kommer in i hangar till kvällen.

Arbetsplikt 1997.

Jourlistan plockades i vanlig ordning fram på allmänna klubbmötet. Den finns nu på klubben. Skynda att teckna! Teckna gärna under juni-augusti, då behövs ni som bäst och då är det ofta mycket bra "betalt". Dessutom händer det mycket och är varmt!!!

- Under 1997 finns ett stort behov av bl a underhåll av klubblokaler och störröjning. Är ni snickare, händig eller "bara" villig (!) så är dessa jobb något för er. Hör av er till Ove Gandahl eller skriv upp er på separat lista i jourpärmen. Kan vi inte börja underhålla snart så riskerar det att i slutändan bli dyrt för klubben och detta påverkar i slutändan flygtimpriser. Något bättre betalt än för jour brukar det bli för denna typ av verksamhet.
- Under 1997 kommer de som uteblir direkt debiteras för antalet poäng den dagen. Detta är **enda ändringen av reglerna** kring arbetsplikten - f ö gäller det som står i Matrikeln.
- Blankett för redovisning av jour 1997 bifogas denna Kontakt. Skicka in den så snart som möjligt, speciellt om du söker dispens.
- Tävlingsfunktionär? Hör av dig till respektive tävlingsledare.

Jouransvarig Gunnar Frisk

Tfn: 013-181456, 011-192000 (dag), 013-297225 (kväll).

Internadress Saab: TUCUF

REDOVISNING AV ARBETSPLIKT 1997

Pilotnummer:

Namn:

Tfn dagtid och kvällstid:

Jourverksamhet:

Datum	Antal timmar	Poäng

Annan verksamhet i klartext inklusive antalet timmar:

Summa poäng:

Om summan mindre än 5, notering i klartext om orsak:

T ex "betalar", "flygtid 2.7h", "ansökan om befrielse bifogas" etc.

Godkänd av ansvarig:

Lämna blanketten till expeditionen eller Gunnar Frisk snarast, dock senast 17/1 1998! Om befrielse sökes skall blanketten skickas till Gunnar.

Sammandrag av allmänt klubbmöte i LINKÖPINGS FLYGKLUBB 1996-11-27.

Närvarande: 30-talet medlemmar.

Mötet öppnades av ordföranden Hans Mennborg vilken hälsade samtliga välkomna.

Som justeringsmän att jämte ordföranden justera dagens protokoll valdes

- * Fredrik Lindahl
- * Seve Barth

Ordföranden sammanfattade verksamhetsåret 1996 så här långt.

Året har karaktäriserats av dåligt väder, lågt flygtidsuttag, lågt tillskott till höstens A-teorikurs mm. Östgötaflyg har fått sin produktion halverad i Norrland avseende kraftledningsinspektion. Detta till förmån för inspektion med hjälp av helikopter.

Detta har medfört att resultatet har varit svårt att hålla på budgeterad nivå.

Tävlingsverksamheten har genomfört planerade tävlingar enligt uppgjort schema förutom tävlingen Gula Spåret som ställts in.

Mats Warstedt belade 2:a platsen i VM i precisionsflyg i USA. Klubbmedlemmar belade 4:e och 11:e plats i SM, samt en 2:a plats i lag.

Flygplanparken är "up to date". Under året har Cadetterna utrustats med kompletterande radio innehållande GPS med "moving map".

Vidare har klädseln i SE-ILB bytts. Ett motorbyte har skett under året.

Östgötaflygs verksamhet har minskat till följd av att viss kraftledningsinspektion numera genomförs med helikopter. Under våren nyttjades enbart ett flygplan för denna verksamhet, medan det under hösten har varit normal omfattning av verksamheten. Ca två dagars flygning återstår att genomföra i området Östergötland och Småland. Dåligt väder har hittills förhindrat Östgötaflyg att genomföra den återstående flygningen.

Årets flygtidsproduktion redovisades av Sture Bjelkåker.

Det noterades att flygtid för november och december 1996 i redovisad statistik utgör periodiserad budget för månaderna i fråga.

Årets slutresultat blir i bästa fall 3400 timmar (budget 4000 timmar).

Vidare noterades att producerad flygtid för samtliga kategorier har en mer eller mindre vikande trend.

För årets flygtidsproduktion kan noteras att höstens A-teorikurs har i särklass lågt deltagande. Antalet Saab-stipendiater utgör procentuellt en hög andel.

Redovisades förslag till verksamhet för kommande verksamhetsår.

Tekniska tjänsten kommer att bedrivas efter samma riktlinjer som under 1996. Det noterades att klubben har bra standard på samtliga flygplan.

Stationstjänsten inklusive jourtjänsten för 1997 kommer att bedrivas på likartat sätt som under 1996.

Det gångna året har från joursynpunkt varit bra. Endast ett fåtal uteblivna jourer har noterats. Det är bättre än på många år. Beträffande uteblivna jourer kommer för 1997 dessa att omedelbart debiteras pilotkontot för den som uteblir från sin inbokade jourdag.

Jourlista för 1997 fanns tillgängliga för mötesdeltagarna.

Ett förslag framfördes att arrangera storstäddagar på klubben. Gunnar Frisk lovade att tänka igenom förslaget.

Sture Bjelkåker nämnde att det inte råder flygförbud om jourhavande skulle utebli en dag. Då måste den som vill flyga i samtliga fall skriva en färdplan (förutom den interna färdplanen). Vidare får PPR endast ges av jourhavande under förutsättning att denne har förvärvat sig om att det finns jourhavande vid klubben när den som söker PPR vill landa.

Stationstjänsten har under året utfört markarbeten runt tankanläggningen

Noterades att för 1997 bör en del stora underhållsarbeten genomföras på klubbens lokaler. Om inte detta utförs på ideell väg måste klubben köpa dessa tjänster till marknadspriser. Det kommer i så fall att återverka på klubbens prissättning.

Kursverksamheten kommer att bedrivas efter samma mall som under innevarande år.

En ny kurs, avancerad flygning, har tillkommit. Pågående IFR kurs har 7 deltagare.

Redovisades de nya krav på A-certifikat och IFR-bevis vilka kommer att gälla f.o.m 1999-07-01 enligt gällande EU-krav.

Teoridelen för IFR-bevis höjs till 200 timmar mot nuvarande 100 timmar. Flygdelen höjs till 50 timmar mot nu 40 timmar. För A-certifikat utökas flygkravet till 45 timmar mot nuvarande 40 timmar.

För förnyelse av A-certifikat kommer det att krävas 12 timmar flygning varje år att jämföras med dagens 10 timmar. Om flygtiden ej innehålls kan man göra PFT inför en kontrollant från Lfv. I stället för dagens PFT kommer krav att vartannat år kontrollflyga en timma med lärare.

Vidare kommer A-certifikat på motorseglare att kunna tas. Detta kan senare kompletteras för enmotor landflygplan.

PFT IFR skall ske varje år. För B-certifikat kommer 12 timmar flygning varje år att gälla.

Det kommer att bli enklare för klubben att få skoltillstånd.

Klubbverksamheten redovisade planerad verksamhet.

Under april planeras livräddningsövning och jourutbildning.

Under maj planeras genomgång av GPS

Under juni planeras klubbafton.

Maj - juni planeras utflykt med klubbens flygplan

Förutom redovisad verksamhet önskade Thorleif Gustavsson idéer och förslag från medlemmarna.

Noterades att årets försäljningsverksamhet ej kommer att ge något överskott.

För att aktivera klubben och dess medlemmar redovisades Jan Klefborg "Alla kan vara med i en aktiv flygklubb". Detta redovisas på annan plats i klubbtidningen

Kommentarerna från mötesdeltagarna till detta initiativ var positiva.

Verksamheten för marknadsföring/reklam för kommande år innebär bl.a. att en ny broschyr för LFK kommer att tas fram. Bilder med klubbanknytning efterfrågades.

Under året kommer man att göra en riktad rekrytering av kvinnliga medlemmar.

Annonsering kommer att som vanligt göras inför teoristarterna.

Eventuell reklam i radio kommer att diskuteras vidare.

En hemsida på Internet är under utarbetande. Här kommer målgrupperna i första hand att vara cert. innehavare samt blivande cert. innehavare/nya medlemmar.

Tommy Hultin kommer att i klubbhuset lägga ut affischer i A3/A4 storlek vilka det är meningen att medlemmarna skall ta med sig för att sätta upp på olika ställen i distriktet.

Uppmärksammades medlemmarna på att det ges en premie på två flygtimmar till den medlem som värvar en A-certifikat elev med utfall vid första EK och färdigt certifikat.

Tävlingsverksamheten redovisade förslag till tävlingskalender för 1997.

Noterades att tävlingskommittén svarat positivt på förfrågan att arrangera SM i precisionflygning 1998.

Styrelsen arbetar vidare på detta ärende. En väsentlig delfråga i detta ärende är att få tillgång till flygfältet.

Vidare noterades att tävlingsdeltagarna under åren har varit ganska konstant.

Flyg- och skolverksamheten bör under vårkursen ha minst 10 elever. Detta för att ge ett bra elevunderlag för flygverksamheten under året. Starten av vårkursen kommer att flyttas fram 14 dagar till början av mars.

Ett generellt EU krav avseende moms på utbildning kan kanske komma att påverka klubbens verksamhet. För tillfället är det osäkert i vilken grad vi påverkas. Ärendet hanteras på central nivå av KSAK-M.

Eventuell moms på bensin kommer tidigast 1998-01-01.

För Östgötaflygs del kommer inga stora förändringar av verksamheten att ske. Dock skall marknadsföring av reklamsläp och rundflyg utökas.

Noterades att Östgötaflyg har en vilande beställning på älginventering i närområdet. Denna kommer att utföras så snart väderförhållandena är tillfredsställande.

Vidare noterades att fastvingeflygplan fortfarande är aktuellt att nyttja för kraftlinjeinspektion av högspänningsledning. För lågspänningsledning kommer även helikopter att kunna nyttjas i första hand. Utökad marknadsföring av denna verksamhet kommer att göras.

Saab fyller 60 år under 1997. Vid planerat firande 1997-09-07 skall undersökas hur och med vad LFK kan delta.

Sture Bjelkåker redovisade flygplansgruppens arbete avseende eventuella förändringar i klubbens flygplansflotta.

En fråga som ställdes var:

Beror det på flygplangruppen att den inte kommer med några nyheter eller finns inget nytt att köpa?

Något svar på frågan gavs inte. Det kunde bara konstateras att Decathlon har diskuterats.

Nu senast har Cessna 210 diskuterats. Detta flygplan vänder sig mot en ny kategori medlemmar.

Utvärdering/undersökning pågår.

Noterades att lågprisflyg inte slagit väl ut. Klubbens billigaste flygplan nyttjas dåligt.

Mötet beslutade att styrelsen får förnyad handlingsfrihet för eventuellt köp av kompletterande flygplan.

Noterades att klubben har för många flygplan men vi arbetar på att öka uttaget hellre än att sälja. Det finns inga planer på kort sikt att avveckla något flygplan.

Redovisades förslag till budget för 1997.

Detta förslag bygger på en flygtidsproduktion på 3800 timmar under 1997 (4000 timmar 1996).

Förslag till medlemsavgifter för 1997 redovisades. Detta innebär att avgifterna är desamma för 1997 som för 1996. Avgifterna redovisas på annan plats i klubbtidningen.

Beslutades att 1997 års medlemsavgifter skall vara enligt ovan presenterat förslag.

Denna medlemsavgift skall betalas under januari månad. De som ej önskar vara medlem under 1997 skall meddela detta senast under januari månad. Har detta ej skett är Du automatiskt medlem under hela året.

Under punkten övriga frågor redovisades skadefall med SE-KEG under sommaren. KEG nödlandade i en klöveråker efter motorstopp. Flygningen skedde i FFK,s regi. Inga personskador uppstod. Reparation av KEG skedde på Nyge. Ingen kostnad för LFK eftersom FFK,s försäkringar täcker detta. Detta gäller även uppkommen bonusförlust. Kostnader i form av att klubben ej kunnat nyttja flygplanet belastar dock LFK.

Brandflyg utfördes under sommaren i samverkan med NAFK. LFK offererade allt brandflyg i Östergötland och NAFK flög den norra slingan och LFK flög den södra.

Enligt överenskommelse kommer NAFK för 1997 att offerera hela verksamheten varvid vi kommer att flyga den södra slingan som underleverantör till NAFK.

En fråga beträffande fjällmarkering av klubbens flygplan ställdes.

Det anses att SE-IUD har godkänd markering, men inte SE-KIT inte heller någon av Cadetterna. Styrelsen tar upp denna fråga för vidare behandling.

Mötet avslutades.

Vid pennan Tommy Bergström

Alla kan vara med i aktiv flygklubb !

Under våren beslutade styrelsen att krafttag ska tas i klubbverksamheten för att öka Ditt inflytande, knyta kontakter och skapa aktivitet kring " FLYG i LFK ".
Det beslutades :

att ett antal intressegrupper ska bildas .

att ansvarig representant från styrelsen skall ingå i varje grupp och redovisa aktiviteter mm på styrelsemötena.

önskemål att en grupp skall hålla "öppet hus" en bestämd dag per månad (t ex 1:a måndagen i månaden). Gruppen träffas för att planera och genomföra aktiviteter inom gruppens intresseområde. Givetvis är det fritt fram för en fika eller andra trevligheter.

att varje grupp är ansvarig för vård och skötsel av ett av våra flygplan.

att alla medlemmar i LFK är välkomna att delta.

Välj den intressegrupp som du helst vill delta i !

Föreslå alternativa områden inom flyg som vi kan bilda intressegrupp kring !

Förslag till intressegrupper :
IFR, tjänsteflyg
Tävlingsflyg
Reseflyg, rallyflyg
Aerobatic
Flygmaskiner, allt om flyg, anskaffning fpl LFK
Flygregler och politik, KSAK
EAA, "hembyggen"
Klubbverksamhet, kiosk, klubblokaler, bibliotek mm

Var vänlig och fyll i svarsenkäten och sänd eller lämna den till LFK's kansli snarast så att indelning till respektive grupp och kallelse till första mötet kan utsändas.

De eventuella medlemmar som ej vill delta i klubbverksamheten var god meddela detta nedan .
Obs! Ingen tvångsanslutning!

De medlemmar som ej lämnar svarsenkäten kommer att fördelas bland grupperna och kontaktas av respektive gruppleddare.

Klipp här -----

Jag vill tillhöra intressegrupp.....

alternativt.....

Förslag till alternativt intresseområde

Jag är ej intresserad av klubbverksamheten.....

Övrigt

Namn Pilot nr.....

Frågor kan ställas till styrelseledamöter (se matrikeln).

fax 013-18 32 02

UPPMANING

RESEFLYGPLAN TYP CESSNA 210

**IFR PILOTER SOM ÄR INTRESSERADE OCH TYCKER ATT LFK
BÖR INFÖRSKAFFA NÅGOT SÅDANT FLTYGTYG.**

HÖR AV ER !

TEX. STURE BJELKÅKER

JOHAN LINDER

Planerade klubbaktiviteter 1997

Listor för anmälan kommer upp på anslagstavlan i klubben.

Thorleif Gustavsson

Onsdagen 9 April

Praktisk livräddningsövning med flytväst och livbåt på FMV Malmslätt.
10 personer.

Onsdagen 16 April

Jourutbildning.

Onsdagen 14 Maj

Genomgång av GPS navigation.

Fredagen 6 Juni

Klubbafton. Vi träffas på klubben för trevlig samvaro, grillning med tillbehör, tipspromenader, tävlingar m.m.

Maj - Juni

Utflykt med klubbens flygplan (reseflyg) i några dagar till en eller flera platser som vi beslutar tillsammans.

Vi träffas för att börja planera resan onsdagen den 19 februari.

Till Kontakten

EFTERLYSNING LFK-Flygbilder

I samband med framtagning av en broschyr, beskrivande LFK med aktiviteter,

EFTERLYSER vi FLYGBILDER

med "Stämning", " Action" etc....

självlart med Klubbens flygplan!

**Marknadsansvarig
Tommy Hultin
Tel: 18 30 58
404 31**

VM i precisionsflygning i USA 1996

av Mats Warstedt

I förra numret av *Kontakten* rapporterades kort om framgångarna för Mats Warstedt vid årets VM i precisionsflygning i Fort Worth, USA, där han tog hem en silvermedalj. Mats återkommer här med ett utförligare reportage från tävlingen.

Efter fem mästerskap i rad i före detta öststater, var förväntningarna stora inför årets VM i USA. Landslagets sammansättning var också något förändrad från de senaste åren: Från Stockholm kom Claes M Johansson, Sven Bohlin och Christer Lundholm, Botkyrka bidrog med Johan Nylén och Linköping med undertecknad.

Ståhej kring kartan

VM startade denna gång redan innan vi ens hade begett oss mot tävlingsplatsen. Orsaken var den karta, som arrangörerna valt som tävlingskarta för tävlingen. Kartan var i skala 1:250 000 precis som här hemma, men där slutade likheterna.

Kartan var en utpräglad flygkarta, som nästan helt saknade topografisk information. Många länder var mycket tveksamma till om det skulle gå att precisionsflyga på denna karta. Vissa var så tveksamma att de hotade med att stanna hemma, om ingen bättre karta ordnades fram. Alla anmälda länder kom dock slutligen till start, även om protesterna fortsatte på plats.

Oordnad gruppresa

Precisionsflyglandslaget består av ett gäng individualister med bestämda viljor. Det märktes bl.a. då det var dags att beställa biljetter inför resan till Fort Worth. Alla hade hittat sin egen "flight" som de tyckte var bäst.

Samtliga lämnade således Svedala på lördagsmorgonen den 21 september i



var sitt flygplan, för att sedan sammanstråla på hotellet i Fort Worth framåt kvällen.

Metroplex

Tävlingsplats var Fort Worth i Texas i södra USA. I ett ganska ödsligt prärieområde ligger denna stad i nära anslutning till Dallas. Tillsammans bildar de en storstadsregion, som fått namnet Metroplex, med närmare fyra miljoner invånare.

Fort Worth är en stad som är känd i flygarkretsar bl a för tillverkning av F-16 och Bell helikoptrar. Flygplatser fanns det också gott om. Den största - och mest kända - Dallas/Fort Worth International Airport var förstas inte att tänka på för en precisionsflygtävling. Denna flygplats invigde för övrigt sin sjunde bana då vi var där, med möjlighet att som mest landa tre och starta två flygplan samtidigt! Flygplatsen satsar nu på att bli

"biggest in the world", vad annars...?

Själlöst

"BIG" är för övrigt något som utmärker USA i allmänhet och Texas i synnerhet. En biff som är "Texas style" står man sig på en hel vecka. Lokalpatriotismen är stark i denna USA:s till befolkningens mängden näst största stat.

Annars är naturen tämligen själlös i de norra delarna av Texas. Egentligen finns ingen naturlig orsak till att Dallas och Fort Worth ligger där de ligger. Frågar man en infödd om sevärdheter, får man sällan något svar. Stadskärnan i Fort Worth är typisk amerikansk, med ett antal skyskrapor i ett för övrigt helt dött centrum.

Meacham International

Inom en radie av 30 NM från Fort Worth centrum ligger inte mindre än ca 40 olika flygfält. Det var därför

med viss förundran som vi konstaterade att valet fallit på Meacham International, en flygplats utan reguljära avgångar, men med en trafikthet som är i storlek med Arlandas.

Som framgår av bilden på nästa sida, så utnyttjades två parallella banor. Den kortaste av dem vigdes åt våra landningsövningar, medan den långa fick ta våra navstarter och landningar tillsammans med all den trafik, som normalt fördelades på två banor! Att det blev trångt i bansystemet torde vara århundradets "understatement".

"Spännande" radiotrafik

Radiotrafiken på Meacham hade jag kunnat skriva en egen berättelse om.

Terminologin som vi lär oss här i Europa har modifierats markant, så man kände sig som en verklig nybörjare. Talar dessutom trafikledaren Texasdialekt, så blir livet inte lättare. Lagg slutligen till att vi inte hade några headset de första dagarna, så förstår ni att varje flygning blev en "spännande" upplevelse.

Trafiktheten hade förstås sin inverkan även på radiotrafiken. Vid ett tillfälle pratade tornet oavbrutet i tolv minuter, utan att släppa in någon trafik! Då stod jag först i en kö på ca 25 flygplan som väntade på att få starta. Efter 20 minuter fick jag starttillstånd, men då jag skulle kvittera fungerade inte sändarknappen... Yeah!!!

Annars får man beundra trafikledarna för deras oceaner av tålmod, som de hade med flera av deltagarna i tävlingen. Ett kommando, som hade svårt att tränga in hos piloterna, var "Hold short of RWY 34R", som alltså betyder att man ska STANNA innan man korsar banan. Denna uppmaning kvitterades glatt med "ROGER" av många tävlande, varpå de korsade banan utan att stanna. Nu

vet jag hur en hjärtattack låter på radion...!

Flygintresserad Clinton?

Att det var presidentval i USA i höstas har väl knappast kunnat undgå någon. Men att Clinton jagade väljare bland precisionsflygare var däremot kanske inte helt känt. I alla fall valde Clinton att valtala i Fort Worth ett par dagar före tävlingen.

Och var ska man då landa sin 747:a då man ska till Fort Worth. Ja, inte duger väl en militärbas nära city med fyra km bana och nästan ingen trafik? Inte heller en alldeles nybyggd jätteflygplats norr om stan med ingen trafik alls? Nej då, då ska man landa på Meacham



Det svenska laget inför paraden genom Fort Worth.

International, där VM i precisionsflygning just ska gå av stapeln. Det var bara för oss att packa ihop grejerna och flytta alla 52 flygplanen till en annan flygplats!

Intensiv träning

Den något undermåliga kartan fick kompenseras med att vi fick lägga lite extra tid på att lära oss terrängen. Timmarna tickade således iväg, och inte blev det bättre av att man i USA använder sig av en Hobbs-mätare för debitering av flygtid. Hobbs-mätaren går så fort generatören laddar, och motsvarar ungefär vår blocktid. På detta fält blev det således att betala för en hel del tid på marken.

Då vi gjorde slutsummeringen efter tävlingen, visade det sig att jag flugit 25.2 timmar! Med en kostnad på \$60 per flygtimme, blev totalen nästan SEK 10 000! Det var ju tur att gick bra i tävlingen, annars hade hålet känts extra stort i plånboken...

Att flyga i USA

Det amerikanska filosofin vad gäller privatflygning är att trafiken kontrolleras så lite som möjligt och att piloterna själva ansvarar för separationen: "See and be seen" gäller alltså stenhårt. Ni som har flugit i USA kan skriva under på att det är MÅNGA flygplan i luften samtidigt, så det gäller att inte somna till.

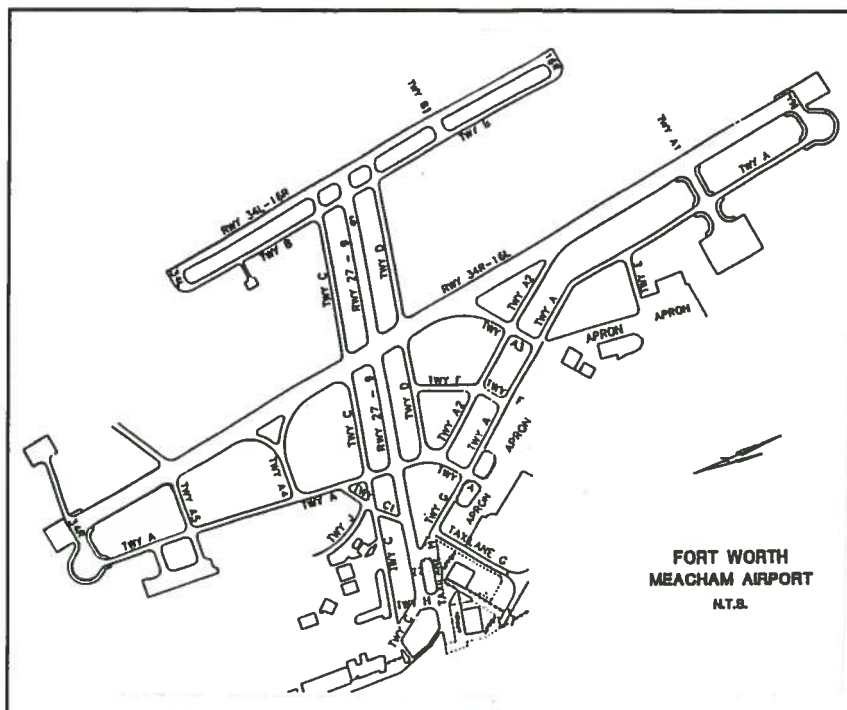
Det är också på sin plats att påpeka att det krävs ett amerikanskt certifikat för att flyga i USA. Detta är dock mest en formalitet; det svenska certet gäller som underlag, så det är bara att leta upp något lokalt FAA-kontor och konvertera. Dock är myndigheterna väldigt fixerade vid när, var och vem som gjort läkarundersökningen. I mitt fall fick handläggaren på LFF vara stand-in som flygläkare! Man tager vad

man haver...

"Downtown Parade"

Ska det vara amerikanskt så ska det förstås vara pompa och ståt. Vad passar då bättre än att paradera genom stadens centrum med flaggor, vagnar, blåsorkestrar och allt annat som hör en parad till?

Efter denna övning vidtog ångtågstransport genom Fort Worth med destination "Stock-yards", som är den enda sevärdheten, i denna annars så kulturfattiga stad. Stock-yards är det område, där all försäljning och lastning av boskap skedde förr. Numera är boskapen borta, men kvar finns den genuina westernbebyggelsen, numera inrymmandes



Bansystemet på Meacham International. Lite att välja på...

affärer och restauranger. Här ligger också "Billy Bob's Honky Tonk Bar", med ett dansgolv som är tre tunnland (!) stort. Hörde jag BIG...? Väl på plats i Stock-yards, bjöds vi på Tacos och Margueritas, till ackompanjemang av en mexikansk orkester. En riktig höjdarinviption!

Dräparöppning av Claes

Efter sedvanliga övningslandningar på söndagen och övningsnav på måndagen, var det så äntligen dags för själva tävlingen. Första naven gick i för oss bekant terräng, dvs där vi förlagt flera av våra träningsrundor. Om det var just det som inspirerade Claes till stordåd vet jag inte, men han öppnande i alla fall i rena knock-out-stilen, med endast nio prickar totalt för hela naven!

Övriga svenskar öppnande lite mer försiktigt med undertecknad på 17:e, Johan på 25:e, Sven på 46:e och Christer på 63:e plats. Tyvärr utbröt just det kaos som många befarat, med protester mot brytpunkter, tidkontroller, foto- och dukmål, ja allt man tänka sig... Några definitiva resultat fanns därför inte att beskåda förrän två dagar senare!

Landningar i "slow-motion"

Då 83 tävlande ska genomföra en landningstävling, krävs arrangemang utöver det vanliga. Tyvärr var inte tävlingsledningen så väl förberedd på detta, så på hela onsdagen hanns endast två landningar med per man.

Claes fortsatte mycket övertygande, med endast 11 prickar totalt för båda landningarna. Detta betydde att Claes befäste sin ledning, tätt följd av polacken Janusz Darocha, som alltid är med i toppen. Även övriga svenskar gick bra, med undertecknads nio, Svens 27, Johans 31 och Christers 33 prickar.

Disig torsdagsnav

Det annars så behagliga vädret i Texas förbyttes under torsdagen i låga moln och kraftigt dis. Starten fick skjutas upp en timme, varpå juryn kontrollflög banan. Efter detta bedömdes tävlingen kunna börja, och de första startande släpptes iväg. Dessa var dock inte lika övertygade om vädrets förträfflighet; den anmodade flyghöjden kunde inte hållas och sikten var mycket dålig. Upplagt för en ny protestsväng alltså...!

En av dem som flög bort sig redan på väg till starten var Claes, som dock efter mycket letande äntligen

hittade fram. Då var han tyvärr två minuter (!) sen, och så var den tävlingen förstörd. Det svänger snabbt i precisionsflygning! Vädret förbättrades något under dagen, vilket alltså gynnade de sent startande. Till dessa hörde jag själv, och resultatet räckte till en fjärdeplats på denna nav. Darocha tog hem detta delmoment, och ryckte således ifrån i täten.

Spännande avslutningsdag

Tävlingen kom att avgöras under fredagen, då de resterande två landningarna genomfördes. Övriga svenskar hade tyvärr blivit avhängda vid det här laget, men med ett hyggligt resultat visste jag att jag hade chansen att slå mig in bland de tio bästa.

Första landningen (bedömningen utan klaff) blev lite forcerad, så där damp jag ner på minus sex meter. Inte så bra! På den avslutade hinderlandningen prickade jag plus två meter, och hoppet återvände! Fortfarande hade vi dock mycket dålig uppfattning om det slutliga resultatet, eftersom sammanställningen gick mycket långsamt. Det var bara att ge sig till tåls...

En som inte var så nöjd med sista landningen, var norrmannen Björn Ström. Han hade nämligen lyckats med konststycket att pricka in tre (!) nollor, på de tre första landningarna. Förväntningarna var således stora inför den sista. Björn ville dock lite för mycket, och efter en hård sättning studsade han bort mot 25 meter, vilket renderade 95 prickar. Så var den landningstävlingen förstörd!

"Real Texas Party"

Det spekulerades och räknades en hel del bland de olika landslagen efter landningarna. Polackerna var mycket oroliga för att de skulle gå miste om lagsegern, men lugnade sig snart efter lite kalkylerande. Att Darocha skulle ta hem slutsegern, var dock helt klart. Men hur såg det ut sen? Någon hade räknat ut att jag hade "häng" på andraplatsen. Kunde det vara sant...?

Resultatbekymren lades dock för en stund åt sidan, och istället hänförde vi oss åt en hejdundrade ranchfest, med alla upptänkliga cowboy-attribut. Vi prövade Real Texas Line-dance (någon sa att: "Real men don't line-dance", men det brydde vi oss inte om!). Efter en Real Texas Barbeque blev det Real Texas Rodeo, som vi dock lämnade åt proffsen att utföra.

Kaotisk avslutningsceremoni

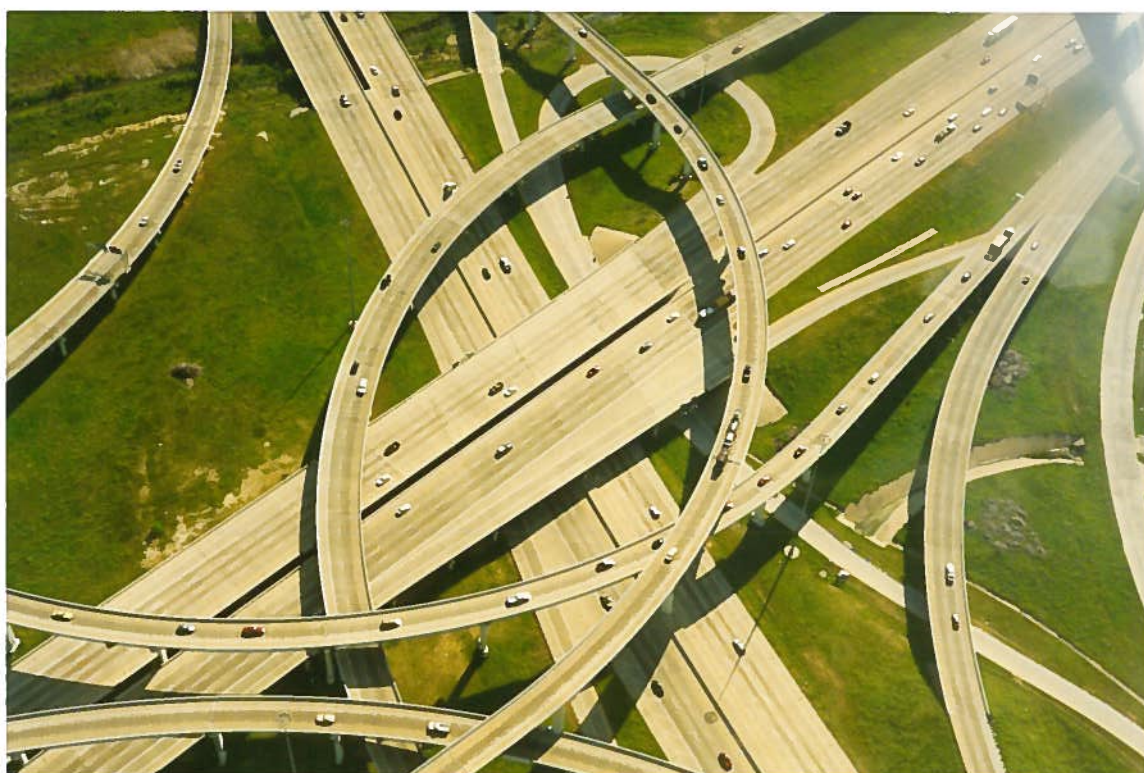
Under lördagen stegrades återigen

Tyvärr var inte pinsamheterna slut med detta. Att polackerna vann i lag var vi förberedda på, men sen var det mera osäkert. Silver delades först ut till Schweiz och brons till Tjeckien. Dessa båda nationer fick dock senare byta medaljer med varandra pga felräkningar i resultatlistan!

Allra största missen var nog ändå den som innebar att norrmannen Bror-Erik Hjulstad (som förresten var med på vår Safaritävling i våras) fick lämna ifrån sig bronsmedaljen. Jublet från prisutdelningen, där alltså Darocha fick guld och undertecknad

modell. De ovan nämnda missarna vid prisutdelningen, var endast kulmen på ett flertal brister under tävlingen.

De största invändningarna mot evenemanget handlar om kvaliteten på navbanorna. Att t ex välja en 800 ft hög mast som brytpunkt, är inte bara olämpligt, utan också direkt farligt ur flygsäkerhetssynpunkt. Det kan låta som en överdrift, men faktum är att kvaliteten på VM-banorna inte skulle dugit för en klubbävling i LFK!



Artistiskt fotomål: Motorvägskorsning "Texas Style".

förväntningarna inför kvällens prisutdelning. Efter sedvanlig middag, inleddes så äntligen det högtidliga evenemanget. Först delades de olika specialprisen ut exempelvis för bästa navresultat, bästa landningar, bästa yngre deltagare osv. Priset för bästa kvinnliga deltagare delades först ut till en amerikanska, men fick återkallas, då det visade sig att man räknat fel. Istället delades priset ut till en fransyska, till amerikanskans stora förtvivlan... Pinsamt, pinsamt, pinsamt!

silver, förbyttes snabbt i missnöjesyttringar, då det visade sig att tävlingsledningen än en gång räknat fel. Bror-Erik fick nöja sig med en fjärdeplats (inte så dåligt det heller), och bronset gick istället till tysken Thomas Hennig.

Stora kvalitetsbrister

När man summerar intrycken från årets VM, kan man tyvärr konstatera att tävlingen sportsligt lämnade mycket övrigt att önska. Att enbart välja arrangör efter storleken på biffarna, visade sig inte vara en bra

Nya Zealändarna har utlovat kvalitetshöjning inför sitt VM om två år. Vi får hoppas på det!

Hem via Chicago

Min hemresa planerade jag via Chicago, där jag guidades runt under ett intensivt dygn av en gammal skolkamrat i förskingringen. Lika besviken som jag blev av vistelsen i Texas, lika upplyft blev jag av bekantskapen med denna legendariska stad. Ett besök kan varmt rekommenderas, för den som inte varit där!

Ganska omtumlad kom jag hem till Sverige, efter alla upplevelser och resor. Man vågar inte tänka på hur det blir om två år i Nya Zeeland! Det är nog tur att EM går i Frankrike nästa år, så man får lite andrum...

Avslutningsvis

Trots alla missöden och ofullkomligheter som jag rapporterat om här, kommer förstås VM -96 att bli ett av mina käraste flygarminnen. Även om man naturligtvis åker till VM

för att vinna, så måste jag tillstå att en silverplats var bättre än jag räknat med. Slutligen vill jag också rikta ett tack till vår lagledare Henry Lindholm, som står ut med oss år efter år, alltid lika glad!

Resultat VM 1996 i Fort Worth, USA:

Individuellt (totalt 83 deltagare):

1	Janusz Darocha	Polen	126 prickar
2	Mats Warstedt	Sverige	259
3	Thomas Hennig	Tyskland	262
4	Bror-Erik Hjulstad	Norge	291
5	Adrian Pilling	Sydafrika	325
6	Jiri Jakes	Tjeckien	327
7	Jiri Blaha	Schweiz	338
8	Ryszard Michalski	Polen	348
9	Frantisek, Cihlar	Tjeckien	348
10	Joel Tremblet	Frankrike	383
29	Johan Nylén	Sverige	622
40	Claes M Johansson	Sverige	791
43	Christer Lundholm	Sverige	801
58	Sven Bohlin	Sverige	1133

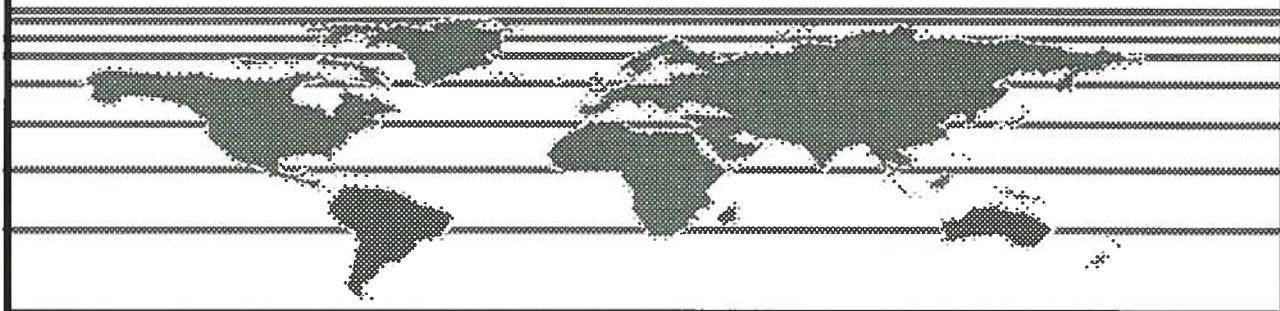
Lag (3 bästa från varje land):

1	Polen	897 prickar
2	Tjeckien	1199
3	Schweiz	1296
4	Sydafrika	1458
5	Norge	1469
6	Frankrike	1669
7	Sverige	1672
8	Finland	1723
9	Tyskland	1814
10	Kroatien	2110
11	Nya Zeeland	2163
12	Storbritannien	2300
13	USA	2416
14	Österrike	2444
15	Danmark	2528
16	Slovakien	3221
17	Nederländerna	9760
18	Canada	10060
19	Slovenien (deltog ej med fullt lag)	



N63290 landar perfekt på nollan. Under tävlingen fick vi använda beteckningen P37, vilket underlättade avsevärt!

Mats Modorato klubbmästare i precisionsflygning!



Referat från KM & debutanttävlingen 96

av Mats Warstedt

Andra gången gillt blev det för årets upplaga av KM och debutanttävlingen, som i våras fick skjutas upp pga dåligt väder. Den 31 augusti kunde Mats Modorato återigen koras till klubbmästare i precisionsflygning, efter en jämn och stabil insats.

KM och debutanttävlingen brukar traditionellt inleda tävlingssäsongen i LFK. Så var det tänkt även denna gång, men vädret den 4:e och 5:e maj var allt annat än flygbart: 300 fots molnbas vid fältet och marknära i hög terräng. Tävlingen kunde dock ställas in tidigt, så de femton anmälda behövde aldrig lämna sängen!

Tävlingsalmanackan var fullteknad för resten av våren och sommaren, så

ett nytt försök kom till stånd först den 31 augusti. Även denna gång varnade vädertjänsten för tidvis dåligt väder, med några kraftiga cb i området. Vädret bedömdes dock vara flygbart, så startfältet, som denna gång utökats till nitton piloter, kunde släppas iväg.

Hela tio piloter hade tagit sig ner från Stockholm. Sex av dessa hade kommit för att få lite träning inför VM, medan övriga passade på att prova precisionsflygning för första gången.

Blöta tidkontroller

Redan då de första tävlande var på väg mot starten, fick jag rapporter från ett par tidkontroller om hållande regn. Mycket riktigt fick också de två först startande bryta, bl.a. debutanten Hans-Erik Hanson. Jag

tror vi får ge Hans-Erik en ny chans som debutant nästa år...!

Övriga tävlande kunde dock genomföra sina navar enligt färdplan, inklusive samtliga debutanter. Bäst i navmomentet klarade sig Johan Nylén från Botkyrka, med endast 87 prickar. Bland LFK:arna stod Mats Modorato i en klass för sig, med 189 prickar.

Varierad svårighetsgrad

Det cb, som jag fått rapporter om i början av tävlingen, fanns under hela dagen i centrum av navbanan, dock utan störa de tävlande nämnbart. De som råkade värst ut, var de tappra funktionärerna, som förtjänar en extra eloge för sitt tålamod.

Det bör också nämnas att navigeringstävlingen i år anpassats

för de olika kategorier av piloter som deltog. Landslagsflygarna fick således lite tuffare fotomål än de övriga, något som dock inte verkade avskräcka dem särskilt mycket, av resultatet att döma.

Defilering av Mats

Med det komfortabla försprång som Mats Modorato skaffat sig inför landningsmomentet, kunde han landa på säkerhet. Mycket riktigt var han också ohotad till KM-titeln. Anders Wallerman var inte lika säker på att erövra debutantpriset. Marginalen visade sig dock vara stor till närmaste konkurrent.

I landslagsklassen lyckades Johan Nylén återigen med att landa bort sig (har jag inte skrivit det förr?). Istället steg Anders Hellström fram och tog segern före Erling Lindholm. Anders har övertygat hela säsongen, med bl.a. seger i Safaritävlingen i våras.

Kalla fötter (?)

Jag vill slutligen ge en känga till alla er som avanmälde er på tävlingsdagen. Totalt fick jag fem telefonsamtal från anmälda som av olika skäl inte ansågs sig ha möjlighet att delta. Jag vill bara säga att det är många personer som arbetar mycket hårt dagarna före och under tävlingen

för att möjliggöra för er att flyga: mekanikern som jobbar extra för att få era flygplan i flygdugligt skick, funktionärerna som lägger ut dukar i skogen, tävlingsledningen som preparerar era tävlingskartor osv. Det känns inte särskilt roligt för dessa, då deltagarna ringer och säger att de inte har tid...

Dock, till alla er som var med och flög eller ställde upp som funktionärer, vill jag rikta ett stort tack!

Vi ses igen nästa år!

Resultat: KM & debutanttävlingen 1996

Nr	Namn	Klubb	Nav	Spaning	Landning	Summa
1	Anders Hellström	Stockholm	33	80	56	141
2	Erling Lindholm	Stockholm	87	60	43	169
3	Henry Lindholm	Stockholm	60	60	108	174
4	Johan Nylén	Botkyrka	27	60	177	176
5	Mats Modorato	LFK	129	60	117	248
6	Lars Östling	LFK	183	200	144	455
7	Sven Bohlin	Stockholm	395	100	58	524
8	Svante Logeke	LFK	273	200	362	654
9	Christer Lundholm	Stockholm	63	120	1200	783
10	Bengt Leidström (debutant)	Stockholm	600	200	299	950
11	Gunnar Franzén	LFK	679	210	183	981
12	Björn Martinussen (debutant)	Stockholm	863	560	96	1471
13	Anders Wallerman (debutant)	LFK	804	670	553	1750
14	Ingemar Lifh (debutant)	Stockholm	1656	430	291	2232
15	Håkan Börjesson	LFK	1683	620	746	2676
16	Jan Michanek (debutant)	Stockholm	2183	380	537	2832
17	Stefan Carlsson (debutant)	LFK	1869	680	910	3004
18	Leif Andersson	LFK	1777	720	1200	3097
19	Hans-Erik Hanson (debutant)	LFK	2100	770	1200	3470

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

Klubbmästare 1996: Mats Modorato

Bäste debutant (LFK): Anders Wallerman

Segrare specialklassen: Anders Hellström, Stockholms FK

Grattis till alla segrare!



SLUTRESULTAT "GRIPEN" 1996.

DELTÄVLING NAMN	1	2	3	4	5	6	TOT.	PLAC
SEVE BARTH	6	10	10	10	-	6	30	1
GÖTE AGENHED	8	3	2	6	-	10	19	2
SVANTE LOGEKE	10	4	3	4	3	-	18	3
STURE LAURIN	-	6	6	3	-	-	15	4
LARS ÖSTLING	2	-	4	-	6	4	14	5
MATS MODERATO	-	-	-	-	10	-	10	6
ANDERS VALLERMAN	-	-	1	1	2	2	5	7
THOMAS KARLSSON	1	2	-	2	-	1	5	8
GUNNAR FRANZÉN	-	-	-	-	4	-	4	9
MATS WARSTEDT	4	-	-	-	-	-	4	10
OVE GAND AHL	-	-	-	-	-	3	3	11
HÅKAN BÖRJESSON	-	-	-	-	1	-	1	12
THOMAS HÅRD	-	1	-	-	-	-	1	13
LENNART ANGVIK	-	-	-	-	-	-	0	14
STEFAN CARLSSON	-	-	-	-	-	-	0	15
GAUTE THOMASSEN	-	-	-	-	-	-	0	16
HENRIK OLOFSSON	-	-	-	-	-	-	0	17
ROYNE MORINGE	-	-	-	-	-	-	0	18
PETER SUNDKVIST	-	-	-	-	-	-	0	19

POÄNGBERÄKNING: 1=10, 2=6, 3=4, 4=3, 5=2, 6=1 POÄNG.

LINKÖPING DEN 24/11 -96.


SEVE BARTH



SLUTRESULTAT "NATTUGGLAN" 1996.

DELTÄVLING	1	2	3	4	5	6	TOT	PLAC
GÖTE AGENHED	47	36	187	44	330	243	127	1
SEVE BARTH	190	80	18	158	106	34	132	2
SVANTE LOGEKE	25	73	190	-	74	-	172	3
PER PERSSON	78	234	236	79	-	304	391	4
LARS ÖSTLING	197	-	154	-	-	-	951	5
THOMAS LAMPE	-	-	-	282	-	241	1123	6
MATS WARSTEDT	-	-	-	187	-	-	1387	7
HORST KOMAREK	-	-	207	-	-	-	1407	8
THORBJÖRN PERSSON	-	-	-	-	-	237	1437	9
BERTH FREDRIKSSON	-	261	-	-	-	-	1461	10
ULF RINGH	-	384	-	-	-	-	1584	11
N.E. ZANDER	-	-	-	-	600	-	1800	12

POÄNGBERÄKNING: DE 3 BÄSTA RESULTATEN HAR RÄKNATS.

LINKÖPING DEN 24/11 -96.

SEVE BARTH

NATTUGGLAN 4		Datum 96-10-26										Vind 120°-150° 5-9				
		Bana 11 Tävlingsledare Göte Agenhed														
Start nr	Pilot	FPL SE-	Bedömning 1			Bedömning 2			Motor 1			Motor 2			Totalt	
			m	Ann	pr	m	Ann	pr	m	Ann	pr	m	Ann	pr	Sum	pr
5	Göte Agenhed	IFX	1		1	-8		24	11		11	8		8	44	1
4	Per Persson	IFX	18		18	4		4	-7		21	-12		36	79	2
1	Seve Barth	IFX	<-30		150	-1		3	3		3	2		2	158	3
3	Mats Wärstedt	IFX	<-30		150	17		17	9		9	11		11	187	4
2	Thomas Lampe	KIS	<-30		150	-18		54	18		18	-20		60	282	5

NATTUGGLAN 5		Datum 96.11.09				Vind 190-220° 8-15 Kts							
		Bana 11				Tävlingsledare SEVE BARTH							
Start nr	Pilot	FPL SE-	Sim nödlandning				Motorlandning				Totalresultat		
			nr	m	pr	Ann	nr	m	pr	Ann	Sum	pr	Plac
1	SVANTE LOGEKE	KII	1	-6	18		1	+20	20			74	1
			2	+6	6		2	+30	30				
4	SEVE BARTH	IFX	1	+21	21		1	+3	3			106	2
			2	-18	54		2	+28	28				
2	GÖTE AGENHED	IFX	1	>50	150		1	+24	24			330	3
			2	+6	6		2	>50	150				
3	NILS-ERIK ZANDER	KII	1	>50	150		1	>50	150			600	4
			2	>50	150		2	>50	150				
5			1				1						
			2				2						
6			1				1						
			2				2						
7			1				1						
			2				2						
8			1				1						
			2				2						
9			1				1						
			2				2						
10			1				1						

NATTUGGLAN 6		Datum 96-11-23										Vind 190° 5				
		Bana 11 Tävlingsledare Seve Barth														
Start nr	Pilot	FPL SE-	Bedömning 1			Bedömning 2			Motor 1			Motor 2			Totalt	
			m	Ann	pr	m	Ann	pr	m	Ann	pr	m	Ann	pr	Sum	pr
4	Seve Barth	IFX	-9		27	3		3	1		1	-1		3	34	1
1	Thorbjörn Persson	KII	>50		150	-22		66	11		11	10		10	237	2
5	Thomas Lampe	KMH	49		49	<-30		150	30		30	12		12	241	3
3	Göte Agenhed	IFX	>50		150	-27		81	10		10	2		2	243	4
2	Per Persson	IFX	>50		150	<-30		150	2		2	4		4	306	5