



Svenska Sjöflygföreningen

Nyhetsbrev nummer 6 2021

Då SSA har brutet räkenskapsår så **skall medlemsavgiften (500 kronor) inte betalas förän senst den 1/5 2022**. Påminnelse om detta kommer under senvintern. Betala gärna med Swish QR kod nedan.

Du får detta nyhetsbrev eftersom du är en kund till oss eller för att du har skrivit upp dig på vårt nyhetsbrev. Skulle du vilja avsluta din prenumeration, [klicka här](#).

Bröder och Systrar Sjöflygare

Säsongen lider så sakta mot slutet och det är dags att plocka upp maskinerna ur vattnet. Jag hoppas att ni alla har haft en bra säsong och att det blivit mycket flugget. Det har varit litet tunnt med Sjöflygnytt under sommaren då jag haft mycket för mig med skolning och flygning i västernorrland plus hela september i Frankrike. Men hav tröst, nu är jag tillbaka bakom skrivbordet och därmed nya friska nummer av Sjöflygnytt.

Jag hoppas att ni alla medlemmar har uppskattat vårt arbete med försäkringsfrågan inför säsongen 2021. Vi fortsätter oförtrutet arbetet med detta inför nästa säsong. Jag har lite längre ned skrivit om bildandet av en europeisk sjöflygförening, där just försäkringsfrågan är en punkt. Vi får se hur detta kommer att spela ut.

Under vintern 2021/22 kommer vi också att ytterligare aktivera artsetet med säkerhet så att vi kan förbättra statistiken ytterligare. Ett samarbete har inletts med Transportstyrelsen.

Till sist vill jag också påminna att både HDI och Euroaviation kräver att alla piloter skall vara med i SSA för att kunna utnyttja rabatterna och de premier som offererats. Senaste inbetalning skall ske 1/5 2022. Längst ner i nyhetsbrevet finns alla uppgifter. Har man swish är det busenkelt!

Fly Safe Tankar (Robert Wagner CRI SEPS)



Nedan ett haveri saxat ur haveriskommissionen rapport RL 2000:53

Det blåste vid tidpunkten för start ca 14 kts vid Frösön. Efter start ökade vinden markant och beräkningar gjorda vid Frösön ger vid handen S-SV 18 kts med frekventa byar upp till 26 kts och enstaka byar upp till 32 kts vid landningsplatsen.

Det är bra att sätta personliga limits för flygning med avseende på vinden och den egna erfarenheten. Personligen har jag t.ex 20 kts i byar som max. Är det mer, eller prognostiserat mer, så åker jag hem igen. Skulle förutsättningarna ändras under flygningen så kan det vara klokt att gå till ett alternativ.

Om det inte möjligt, är ofta bättre att segla i hård vind än att försöka bryta mot vinden med motorpådrag. Och - glöm inte att segling ALLTID skall ske med uppfällt vattenroder.

Spaken "i magen" gäller för det mesta vid taxning, men i hård medvind skall spaken vara i neutralt läge.

Händelseförlopp m.m.

Under morgonen den 18 september 2000 hade föraren tillsammans med flygplanets ägare flugit från Bollnäs till Östersund, där föraren skulle genomgå sjöuppflygningsprov för Luftfartsverkets kontrollant. Föraren med kontrollanten som passagerare startade vid 10-tiden från Östersunds hamn. Föraren genomförde ett godkänt sjöflygprov i nordvästra delen av Storsjön och de återvände därefter till startbasen. Under tiden hade den tidigare måttliga S-SV vinden tilltagit och en märkbar sjöhävning förelåg i sundet mellan Östersund och Frösön. Landningen mot vinden förlöpte normalt varefter föraren avsåg svänga vänster in mot hamnen. Han upplevde då att vinden var så kraftig att det inte gick att svänga runt åt vänster, varför han drog på motorvarvet något och gjorde svängen åt höger. När han svängt runt till medvind välte flygplanet framåt över på rygg, ca 200-300 m från kajen kl. 10.50. De ombordvarande lyckades med viss svårighet att ta sig ur flygplanet och började simma mot land. Efter ca 10 min i vattnet undsattes de av en båt från tillkallad räddningstjänst. De fördes i ambulans till Östersunds sjukhus. Läkare konstaterade att båda var nedkylda men att de undkommit utan kroppsskada

Utlåtande

Den väderanalys som vädertjänsten vid F 4/Frösön gjort visar att prognosen vid starten innehållit lätt molnighet, mycket god sikt och sydlig vind ca 14 knop. Kl. 10.45 ökade vinden markant och blev byig. De uppmätta värdena har registrerats på flygplatsen men av terränganalysen för olycksplatsen framgår att det avsmalnande sundet mellan Östersund och Frösön legat i linje med vindriktningen, varför högre vindstyrkor sannolikt förekommit där. Av de uppgifter som de ombordvarande lämnat framgår att föraren sannolikt haft styrspaken i bakre läget vid taxningen varför höjdrodret kunnat utgöra "lyftorgan" för flygplanets bakkropp. Sjöhövningen gav också flygplanets flottörer en pendlande rörelse så att en flottörspets skar ned varvid tyngdpunkten förflyttades framåt. Sannolikt var det en kraftig vindby som i samverkan med sjöhövningen orsakade att flygplanet välte framåt över på rygg. Taxning i kraftig medvind bör givetvis undvikas eftersom propellerluftströmmens möjlighet att påverka rodren försämras, samtidigt som vindkraften bakifrån verkar som hävvarm på rodren. Undersökningen visar att föraren gjort de förberedelser som krävs i form av väderinhämtning m.m. Det har sannolikt inte varit möjligt att förutse den situation som ledde till olyckan.

Skicka gärna en skrivning om incidenter, misstag eller tips om säkerhet så att vi alla kan lära oss och slippa göra om gamla tabbar som andra redan gjort. Det finns tillräckligt med nya fel att göra istället för att upprepa gamla. Maila mig så skriver jag. Anonymt blir det också om ni vill. flygrobert@gmail.com

Lite teknik



Jag tänkte komma med ett litet tips för er som ställer undan maskinen för vintern. Det gäller hur man håller fukt och korrosion borta från motorn. Vi har under flera år inför inrullning i hangarbytt olja och oljefilter och sedan kört motorn ca 30 - 60 min. därefter har vi fyllt på med olja så att totalvolymen blir ca 20-22 qrts (C185F). Det betyder att kammaxelnockarna och ventillyftarna ligger i frisk olja under vintern samtidigt som volymen inne i motorn till stora delar är fylld med olja. Liten volym kvar för kondens. Nockarna slipper korrosion/tryckkorrosion på grund av avrunnen olja. Därefter konserveringsolja insprutad i cylinderloppen.

när sedan vårblommorna börjar titta fram igen så är det bara att tappa ur oljan till lämplig nivå och fylla den urtappade olja på tomburkarna från hösten innan och använda under säsongen.

En punkt som jag gör vid daglig tillsyn är att ställa mig bakom propen och dra runt 6 blad över kompressionssteget (4 på 4-cylindrig motor) och samtidigt lyssna i avgasröret. Är det läck i en avgasventil (bränd ventil kanske) så hörs det väldigt

tydligt som ett kraftigt vindsus i avgasröret. Enkelt och snabbt sätt att fånga något som hänt sen senaste flygning.

OBS! Kontrollera innan att magringsreglaget är utdraget, gas på tomgång och bränslekran av.

Och, om ni har vunnit på Harryboy nyling kan detta vara ett litet tips, en reverserbar MT-prop. Kan också fungera som julklapp....

<https://youtu.be/0FKepGl63vM>

Och lite från TS och regler



Eftersom en hygglig andel av oss som flyger sjö är äldre gentleman i sina absolut bästa år och kanske är i behov av byte av linser i ögonen (grå starr) så bör man kolla noga med sin flygläkare och TS om man har för avsikt att skaffa multifocallinser. Det har på förekommen anledning framkommit att piloter som bytt till multifocal har tappat sin medical. Här en kort skrivning från TS;

Närsynthets/katarakt(starr)operation

Du som är pilot eller flygledare och har genomfört eller planerar att genomföra en närsynthetsoperation, läs informationen på denna sida så får du veta vad som gäller efter operationen.

En närsynthetsoperation kan oftast eliminera behovet av glasögon eller kontaktlinser. Tyvärr kan operationen ibland medföra att ögat får en försämrad förmåga att urskilja kontraster och att man lättare drabbas av bländning, vilket inte är lyckat för en pilot eller en flygledare.

Som grundregel gäller att det inte är tillåtet att vara pilot eller flygledare under den första tiden efter en närsynthetsoperation.

Flera metoder att behandla brytningsfel

Brytningsfel kan behandlas genom en laseroperation eller ett linsbyte.

Efter en laserbehandling av hornhinnan är komplikationer numera sällsynta.

Med den nya metoden att byta ut ögats lins mot en syntetisk, multifokal lins får man i de flesta fall en kraftigt ökad bländningskänslighet som leder till att man är

olämplig som pilot eller flygledare.

Följande regler gäller för närsynthetsoperation och certifikat

För medicinska intyg klass 1 får brytningsfelet före operationen inte överstiga +/-5 dioptrier och för medicinska intyg klass 3 inte överstiga +5 eller -6 dioptrier.

För såväl elevtillstånd som medicinskt intyg klass 1, klass 2 och klass 3 kan en flygläkare överväga att ge ett förnyat godkännande när resultatet av operationen är stabilt och eventuella komplikationer kan bedömas, vilket normalt innebär tidigast 3-6 månader efter operationen.

För ett godkännande krävs en undersökning av bländningskänslighet och kontrastseende med godtagbart resultat.

Denna undersökning får endast göras vid Aleris Flyg- och Dykmedicinskt Centrum i

ALLTSÅ - KOLLA MED FLYGLÄKAREN/TS innan ni tar till kniven.

Nya Radionamn på flygplatser

AIP AMDT som även innehöll AIRAC AMDT dvs signifikanta operativa ändringar. Man byter "radionamn" på väldigt många flygplatser i landet, och det som tidigare benämndes t ex "Västerås CONTROL" heter sen den 17/6 istället Västerås APPROACH. Det gäller Landvetter, Karlsborg, Malmen, Saab, Ljungbyhed i Klippans kommun, Kallax, Norrköping, Ronneby, Skellefteå, Arlanda, Skavsta, Västerås etc dvs typ alla.

Nya sjöflygare under sommaren



Stolt med nytaget SEPS - Grattis Johan Barth, Lund.
(Anders Grönlund lärare)



Så här glad blev Christian Josephsson efter godkänd uppflygning för SEPS. (Examiner Mats Engman till vänster, Robert Wagner lärare)

Tummen upp för den nya SEPS lappen gör Per-Åke Pettersson. Dagen efter det bar det av mot Åland. (Lärare Anders Grönlund)



Om ni känner till fler nya SEPS för säsongen så maila mig bilder så kommer de med i nästa nummer.

Bildande av en europeisk Sjöflyg federation

Filip Nilsson och jag deltog i de första stegen i bildandet av en europeisk sjöflyg federation den 23 - 25 september. Ett flertal länder var på plats (F/I/SP/D/IRL/Montenegro/N/CH/A/B). Resultatet utvärderas just nu av mötesstyrelsen och kommer sedan att skickas ut.

Syftet med SSA:s bland annat varit;

- 1) Bevaka våra intressen gentemot ett byråkratiskt EU.
- 2) Att säkra 2 platser för SSA i den kommande styrelsen då federationen sannolikt kommer att vara den enda organisation som kommer att kunna ha EASA:s öra. EASA representanten uttryckte ett klart önskemål om att ha EN sjöflyg organisation som motpart.
- 3) Bevaka att inte de länder (i princip hela europa!!) som har långtgående restriktioner för sjöflyg, inte använder Sverige som bräckjärn med risk för att begränsningar införs här.
- 4) lösa gemensamma problem som försäkringar, bränsle certifieringar, och utbildning.

En utförlig redogörelse kommer så fort materialet är sammanställt.

Det skulle uppskattas om ni har synpunkter på frågor och problem som vi borde lyfta fram. Hör av er till mig eller Filip i så fall.



Filip och Robert försöker göra det bästa av motivet.....

Ny Sjöflyghamn i Myhre(Resele)

Ny sjöflyghamn i Myhre(Resele). 4 landningsriktningar, 28/10 och 17/35. Ofta bleke på sen em/kväll. Hög terräng runtomkring så bäst landningsriktning är 28 och 35. Grund (sandbank) markerad med Pin 1 på flygfotot. Ibland finns en prick som markering. I södra änden av älven finns en bågro som är ca 20 meter hög. Vattnet är strömt normalt ca 1-2 kts, vid högvatten företrädesvis våren, ca 5 kts. Älven är reglerad och vattennivån varierar med en amplitud på ca en meter över dygnet. Bryggan är en flytbrygga som följer vattennivån.

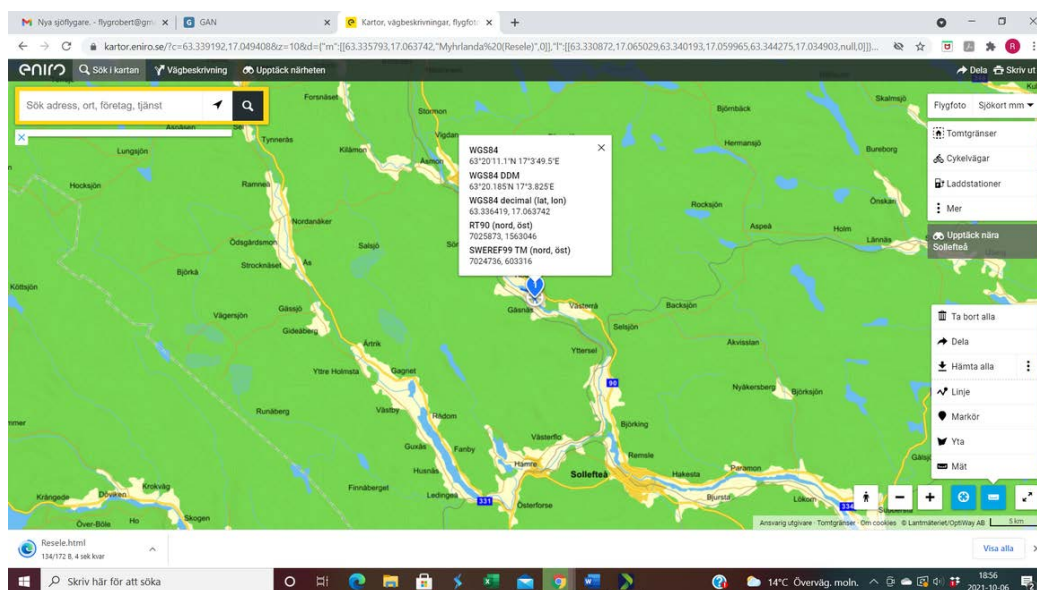
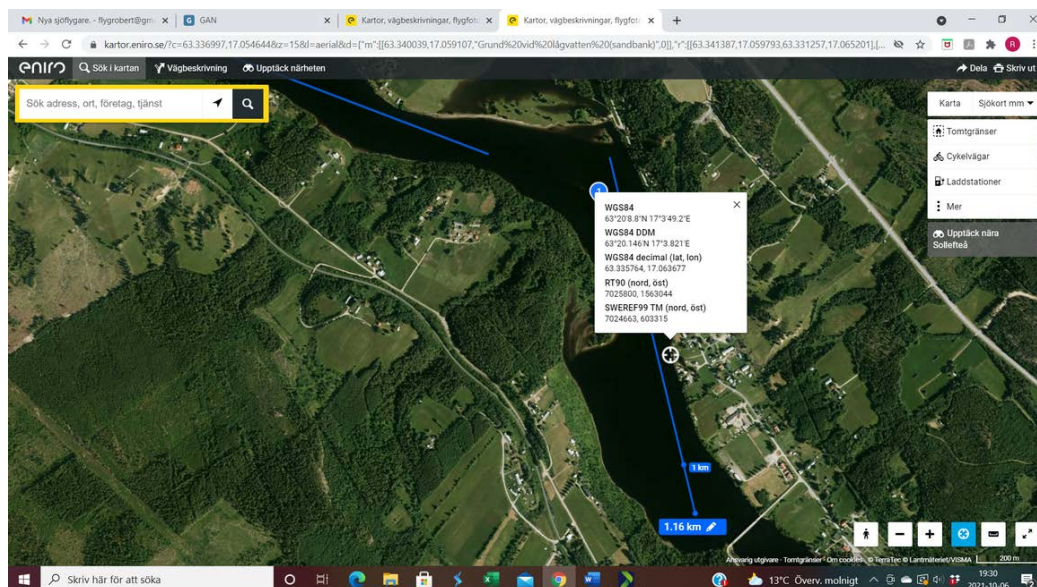
Det finns just nu plats för en maskin åt gången. Till nästa gång skall 2 maskiner kunna tanka samtidigt.

Avgas 100 LL finns med elpump och räkneverk. Gångse fatpriser gäller, cirka 28 kronor/liter. Det kan nog också finnas kaffe också (gratis).

Nödvärdigt att kontakta **Sören Fagerberg** i god tid innan ankomst.

Telefon; +46 732 410 021

mail; sorenfagerberg@yahoo.se

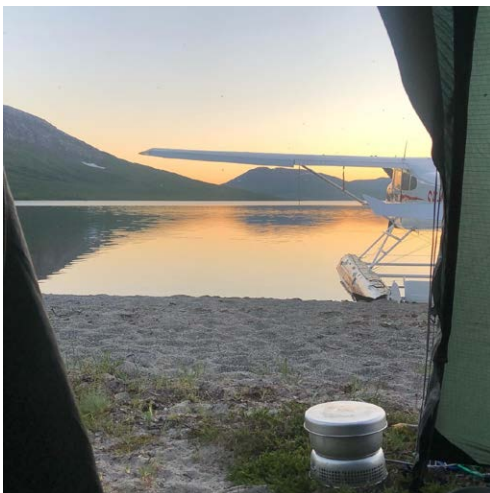




Bryggan i Myhre(Resele). Vädret på bilden är inte garanterat.....

.....I väntan på våren och en ny säsong - några drägelbilder

Årets fjällflygvecka avslöpte med strålande väder och många deltagare. Detta är ett event som alla sjöflygare borde ha på sin "Bucketlist!"



Här behöver man inte bekymra sig över solens nedgång. Är inte detta superglamping så säg.

Det verkar vara ordnat med tillväxten i sjöflygarleden, i alla fall hos familjen Litens!



Fjällflygveckans
infartsparkering.....eller?



Betalningar till SSA via Swish



Swish. Betala enklare.

QR kod för betalning av
medlemsavgifter och andra betalningar
till SSA. Bara att gå in på Swish och
scanna.

plusgiro 54 29 60-0

BIC kod (= SWIFT adr.): NDEASESS

IBAN : SE 17 9500 0099 6026 0542

9600

Medlemskap/år 500 kronor



Svenska Sjöflygföreningen