



Svenska Sjöflygföreningen

Nyhetsbrev nummer 4 2022



God Jul och Gott Nytt År

Hej alla sjöflygare, dags att summera säsongen 2022

Först vill jag återigen be om ursäkt för den sporadiska utgivningen av Sjöflygnytt. Som ni kanske förstär så går det åt en hel del tid och framför allt tankekapacitet för att montera och skriva ihop ett nummer av SFN, speciellt om det skall vara lite intressant för er att läsa. Som ni också vet har min hjärna och kropp ägnat all tid åt att ta igenom min fru en bökig och tuff cancerdiagnos. Good news är att vi nu lagt detta bakom oss. Jag är därmed med detta nummer tillbaka! YEEES på många plan!!

Under 2022 hade vi ett mycket tråkigt haveri i Siljan med en tvåmotorig Seabee som kraschade under skolning. Haverikommissionen utreder olyckan. I övrigt verkar sjöflyget ha klarat sig bra under 2022. KSAK rapporterar inga sjöhaverier för UL. Bra flugnet alla ni därute!

Fortsätt att tänka säkerhet inför VARJE flygning.

Enkät angående Idre Fly-In

Det är mycket arbete som ligger bakom att arrangera ett Fly-In. Därför vill vi i styrelsen vet att det vi gör också är det ni medlemmar vill att vi gör. Snälla, svara på enkäten som finns på länken, tar bara några minuter, så att ni får det Fly-In ni vill ha.

[https://forms.office.com/Pages/ResponsePage.aspx?](https://forms.office.com/Pages/ResponsePage.aspx?id=DQSIkWdsW0yxEjajBLZtrQAAAAAANAAAdTQzmBUNUpSMVNMOfAzSFUxTkW3NFMUTBTR1gyUC4u)

[id=DQSIkWdsW0yxEjajBLZtrQAAAAAANAAAdTQzmBUNUpSMVNMOfAzSFUxTkW3NFMUTBTR1gyUC4u](https://forms.office.com/Pages/ResponsePage.aspx?id=DQSIkWdsW0yxEjajBLZtrQAAAAAANAAAdTQzmBUNUpSMVNMOfAzSFUxTkW3NFMUTBTR1gyUC4u)

Slutligen vill jag önska er alla en riktigt God Jul och ett på alla sätt lysande 2023.

Sedan några ord från vår ordförande Filip Nilsson:

Hej i idet, alla sjöflygplanen sover väl just nu sin Törnrosa sömn.

Vi i SSA styrelse sover dock inte och här kommer lite info från de senaste styrelsemötena:

-Säkerhetsgruppen(Björn Andersson, Anders Gröndahl, Robert Wagner och Adam Högstedt

repr UL-sjöflyg), sammanträdde den 29/11 för att återkomma i början av 2023 med förslag på utveckling av 2022 års sjöflygseminarium för FI/CRI/FE. Ett omarbetat och förenklat protokoll för "säsongsvrostningen" kommer inför starten av säsongen. De 500 kronorna i ersättning till varje pilot som "avrostar" kommer att utbetalas även under 2023.

- En ny reviderad upplaga av Sjöflyghandboken är precis slutförhandlad med KSAB/Pilotshop om utgivning i både fysiskt+digitalt samt engelsk version.

KSAB har fått en reviderad version med delvis ny text och med nya bilder. Publicering Q1 2023.

-Försäkringsfrågor: ang premier kommer vi att återkomma i början av 2023 med uppdatering.

Glöm inte att både Euroaviation och HDI/Novaconsult ställer krav på medlemskap i SSA för att erhålla bonus på premie. Försäkringsbolagen kollar medlemskap mot vårt medlemsregister.

SSA styrelse har styrelsemöte varje månad som regel, så återkom med förslag, frågor etc.

PS Kom ihåg att titta på hemsidan och glöm inte din medlemsavgift till föreningen.

God Jul o Gott Nytt År

Filip Nilsson, ordf

Styrelsen välkomnar Adam Högstedt, ny adjungerad medarbetare till Styrelsen

Som relativt nybliven medlem i SSA vill jag passa på att presentera mig själv: Första gången jag överhuvudtaget satt i ett flygplan var faktiskt i ett sjöflygplan. Jag var då endast 5 år gammal, och det dröjde följaktligen ganska många år innan drömmen om att bli sjöflygare infriades. Då hade jag redan flugit på hjul ett antal år. Sjöflyg är dock det jag tycker är roligast, och sen två säsonger tillbaka så är jag även UL-lärare och utbildar nya sjöflygare i Skåne, i föreningen Sjöflyg Syd där vi flyger med en Zenair 701 på Czech floats. Inom SSA så är jag också sen ett par månader tillbaka delaktig i styrelsearbetet, i egenskap av representant för UL-sjöflyget.



Fly-Safe-Tankar



Detta haveri inträffade på Vestlandet i Norge. Norska haverikommissionen utreder kraschen. 4 personer befann sig ombord. Vädet verkar ha varit ok så förmodligen ingen faktor att räkna med. Olyckan skedde i starten och är dokumenterad på film (se länken) Jag tänker inte spekulera i orsaken utan konstaterar bara att 4 personer var ombord med okänd mängd bränsle och baggage. Sannolikt var maskinen därmed ganska tung vid starten. Klaffen verkar ha varit i startposition. Vi vet inget om motorn levererade full dragkraft eller ej. Vi vet inte heller om det fanns hinder i startriktningen, om CG var inom limiterna, om stolen lossnade, om trimmen var felställd?. På filmen framgår att maskinen stallade och vek sig över vingen och hjulade därefter. På filmen framgår också att höjdrodret genom hela startfasen (som syns på filmen) verkar ha varit full nos upp.

Det finns en uppsjö av möjliga orsaker men min konklusion av detta haveri är att om maskinen inte flyger så DRA AV och gör om och gör rätt. Varför fortsätta en start när maskinen hänger i luften med högt nosläge?

Förbered er mentalt inför varje start att dra av om starten inte känns rätt. Var också mentalt förberedd på att motorn kan stanna på låghöjd och se till att det finns plats för att landa rakt fram eller med mindre kurskorrigeringar om motorn bestämmer sig för att ge upp i ett kritiskt läge. Träna motorbortfall i start med lärare så att "spaken framåt" sätter sig i muskelminnet.

Sammanfattningsvis, omedelbart inför VARJE pådrag:

- 1) Nödchecklistan vad göra/ta vägen om motorn stannar på t.ex. 300ft
 - 2) Ta ut en *avdragspunkt* med lämpligt ögonmärke, om du inte blir airborne där, DRA AV, eller om du inte kan etablera stig med normal anfallsvinkel, DRA AV.
 - 3) Fuel/flaps/Engine/Mags/Vattenroder (kran/väljare/flaps/mixture/prop/ mags på båda/vattenroder upp)
- Gör ALLTID detta vid VARJE start så slipper du oförberedda otrevligheter.

<https://streamable.com/uyjmpz>

Som en liten extra julfundering, titta på den här videon om en far som skulle ta ut sin son på sonens första sjöflygning. ett utmärkt exempel på "Human factors" och när det kanske är läge att lägga ner dagens flygprojekt. Länken skickades till mig av Tomas Persson i Bromma. Stort tack Tomas!

https://www.youtube.com/watch?v=RO7_u8Nzk-U



Detta blev kvar av en nyrenoverad 180:a. Alla 4 ombord klarade sig oskadda men omskakade

Teknikhörnan



Lite om magneter som kan vara värt att veta. Hjälper om en egt för varje cylinder är installerad.

If you've taken even one lesson you've performed a check of the airplane's magnetos and its ignition system.

That pre-takeoff ritual can expose issues with the equipment, reveal the presence of lead deposits on the spark plugs, or even find a missing P-lead that could create an unsafe situation with ground handling. But have you performed this check in the air?

AOPA contributor and maintenance expert Mike Busch advocates for in-flight magneto checks because doing so can reveal problems earlier than the less demanding ground test. The process is largely the same. FT

- Perform the test at a normal cruise power setting and after properly leaning the mixture.
- As on the ground, turn off one magneto by switching to Left or Right on the ignition.
- Busch says that engine roughness isn't the best indicator. Instead, check for rising exhaust gas temperatures. Ideally the airplane has an engine monitor and you can see each cylinder individually. If all are rising and are stable, you're good. If one is dropping or unsteady you know where to direct your mechanic's wrench.
- After switching back to Both, repeat the process on the other magneto.



Diagnosing problems EGT tells all

Telling your mechanic that you had engine roughness on a magneto check is like telling your doctor that your back hurts. It gets him to the neighborhood, but without any specific information to help. Being able to describe what happens to the exhaust gas temperature is more like having an MRI that gives precise data.

Here are a few possible outcomes of the test:

- All EGTs rise and the rpm drop is within limits—The ignition system is working properly.
- One cylinder falls and the rest rise—Likely you have some spark plug deposits that affect only one cylinder.
- All cylinders rise but there's roughness—Check for retarded ignition timing.
- EGTs are low but cylinder head temperatures are high—Check for advanced ignition timing.
- Här är en länk till större bilder
- <https://mail.google.com/mail/u/0/#label/Sj%C3%B6flygnytt/QgrcJHrnXTJmrCmNsKvtBRZnRWqXgQZcJLG>



Och lite från TS samt regler



Kontaktinformation JRCC

Direktnummer till JRCC angående flygrelaterade ärenden

010-4927890.

Till växeln 010-4927700

Blandat flyggodis

Avrotningsprogram inför säsongen 2023

Som jag nämnde i tidigare Sjöflygnytt så har SSA erhållit pengar från TS för flygsäkerhetsarbete. Jag (CRI) har i samarbete med Christer Leinehed (FI och FE)/Björn Andersson (CRI)/Anders Gröndahl (FI och FE) tagit fram ett avrotningsprogram inför säsongen. Det är dels ett teoripaket med ca 30 PowerPointbilder samt ett protokoll för avrotningsflygning. Flygningen skall ske med CRI/FI/FE eller av klubb utsedd person.

Materialet kan med fördel användas av flygklubbar, flygplansgemenskaper och enskilda flygplansägare. Perfekt som diskussions/repetitionsmaterial.

Kommer ni ihåg hur Kochdiagrammet fungerar och vad man får fram där? svar i Powerpointen!!

Alla piloter som genomgår programmet och skickar in ett ifyllt och signerat flygprotokoll till SSA, kommer få 500 kronor.

Nedan finns en länk till hemsidan med materialet så det är bara att ladda ned.

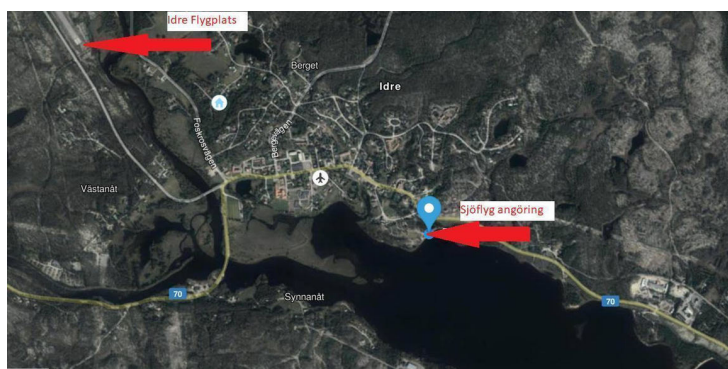
<https://swedishseaplane.se/avrotningsprotokoll/>

<https://swedishseaplane.se/avrotningshandledning/>

VAR SKOPAR BRANDFLYGET VATTEN?

I länken kan ni hitta en alldeles utmärkt karta som visar områden lämpliga för skopning av vatten som brandsläckningsflyget använder. Kan var bra att veta om er favoritsjö finns med så att ni kan lämna plats för dessa maskiner när det brinner.

<https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=154655c2463b461bb6a18f59cd4e122d>



Google bild Idre med flygplatsen

Save the date!! Fly-In Idre 11 - 13 augusti 2023

2023 års Fly-In kommer att gå av stapeln 2:a helgen i augusti om ni medlemmar tycker så. Svara på enkäten så vi vet! Fantastiska möjligheter att ta sig dit, sjöflyg, landflyg (1600 m nyasfalterad bana) och naturligtvis även bil. Som frestelse lite bilder från årets Fly-In.



Strålande väder i Idre 2022. Finns plats för många fler maskiner!!



Utflykt till närbelägen fjällsjö, Idre 2022

Bra böcker att läsa under vintermörkret



Av Christer Leinehed rekommenderade sjöflygböcker

Sjöflyghamnar runt om i landet och N/FIN

(om ni har fler ställen så hör av er till mig)



Behöver ni bensin eller bara vill landa och sträcka på benen så har ni plats, kontaktperson och telefonnummer nedan. Det är viktigt att ringa i god tid om ni behöver bensin.

Sverige

- * Äviken Fly Camp High Coast AB, Mats Norberg 070 488 68 07
- * Täby, Hägernäs, Jan-Ola Karlsson 073 533 74 58
- * Piteå Sjöflyghamn, Roger Pettersson, 073 385 87 06
- * Klimpfjäll Sjöflyghamn, Norrhelikopter, 0940-71088
- * Ivö sjöflyghamn, Filip Nilsson, 070 608 41 00
- * Gautosjö Sjöflyghamn, Bengt Marklund, 070 375 01 86
- * Bredåker sjöflyghamn, Tommy Sundqvist, 073 370 08 00
- * Älvdalen sjöflyghamn, Per-Gunnar Jonsson, 073 800 45 25
- * Tärnaby sjöflyghamn, Morgan Bylin, 070 221 93 91
- * Sällsjön sjöflyghamn, Figge Eliasson, 072 716 20 14, 0647-662014
- * Kurravaara sjöflyghamn, Olle Persson, 072 733 88 38
- * Järpen/Åre sjöflyghamn, Mats Rönning, 070 541 38 22
- * Gnesta/Vängsö, Anders Olsson, 070 641 66 01 (helst sms)
- * Flåren sjöflyghamn, Anders Gröndahl, 070 537 60 30
- * Arvidsjaur, Ulf Levander, 070 520 46 00
- * Resele/Myhre, Sören Fagerberg, 073 241 00 21
- * Idre, Mats Berglund, 0708 104 468

Finland

I Finland så har vi inte särskilda sjöflyghamnar eller dylikt (Ivalo kanske den enda), för det mesta är det frågan om privatpersoners bryggor eller stränder som används oregelbundet av flere sjöflygare. Dock är det i Finland möjligt tack vare allemansrätten att utnyttja sjöar och stränder tillfälligt för detta bruk. Vissa havs- och sjöområden är dock begränsade att utnyttjas av motordrivna fordon (dvs motorbåtar och snöskotrar), men det finns gott om information ang detta på nätet med bla en geokarta app.

<https://vayla.fi/sv/trafikleder/fartleder/omraden-med-forbud-och-begransningar-som-galler-sjotrafiken>

Det bör märkas att i Finland är tolkningen det att sjöflyget blir till båttrafik efter landningen, dvs när du sjörullar till stranden så följer du sjöfartsregler och begränsningar såsom fart och begränsningar ang landstigningar (naturskyddsområden o dyl). Transportstyrelsen i Finland har delgett en memorandum som ger sjöflygare ett allmänt tillstånd att använda vatten (och is-) områden för tillfälligt bruk.

<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/ilmailu/vesilentaminen>

Tyvärr är just denna text inte tillgänglig på svenska, men huvudpunkten är att enligt lag (Lag om Lufttrafik 24§) och förordning är det lagligt att flyga sjöflyg. Mikko och Rami i vår sjöflygklubb håller på att utveckla en app som skulle ge mera samlad information för sjöflygare ang hamnar och platser som kan utnyttjas, möjligen med PPR tillstånd från mark/strandägaren.

Det finns flera ställen, men det är krävs insiderinformation !

Norge

<http://sjofly.nf.no/>

<https://www.kilensjoflyklubb.no/links>

Karta N/S/SF

https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?hl=en_US&ll=41.27804820857441%2C15.046253799999938&mid=1zzClwkemGMRvfRYFe-mepoUwHM8&z=2

Betalningar till SSA via Swish

Nu är det dags att betala medlemsavgiften för 2023, 500 kronor, för er som inte redan har betalat.

Glöm inte att ange från VEM betalningen kommer.



Swish. Betala enklare.

QR kod för betalning av medlemsavgifter och andra betalningar till SSA. Bara att gå in på Swish och scanna QR koden. Plusgiro 54 29 60-0

BIC kod (= SWIFT adr.): NDEASESS

IBAN : SE 17 9500 0099 6026 0542 9600



Svenska Sjöflygföreningen