



Svenska Sjöflygföreningen

Nyhetsbrev nummer 1 2024



Nu börjar det suga i flygtarmen !

Dags att plocka fram snöskyffeln och ringa efter avisningsbilen. Nu är det inte så långt kvar till säsongstart, åtminstone i södra landshalvan. Börja tidigt med vårarbetet så inte dyrbara dagar äts upp i hangaren. Det är mycket som skall ordnas och gås igenom, framför allt med flottörerna.

Jag har skrivit om det tidigare, men mycket händer under 2024, framför allt kommer det att bli allt trängre i luftrummet. Ingen har väl kunnat undvika att notera att Sverige nu är svindlande nära ett Natomedlemskap. Detta betyder att vi kommer att se en kraftigt ökad militär övningsverksamhet i hela landet både på marken och i luften. Håll noggrann kontroll på NOTAMS så ni inte oförhappandes ramlar in i R-områden. Även aktiviteten med kommersiella drönare ökar snabbt. TS/LFV har ögonen på oss vad gäller luftrumsintrång och kommer att intensifiera uppföljningen av dessa. Ett enkelt sätt att undvika ofrivilliga intrång är att skaffa sig t.ex Skydemon där det mesta är infört i kartorna och kontinuerligt uppdateras. Obs, det är dock upp till piloten att stämma av mot NOTAM så att navigeringsprogrammet är fullt uppdaterat.

Vi måste alla hjälpa till att få ordning på luftrumsintrången!

Jag vill också påminna om "Avrostningen" inför säsongen som när möjligt, görs med en FI/CRI och om det inte finns någon tillgänglig, med någon erfaren pilot i klubben. Observera att i de fallen är piloten som avrostas PIC, och den den som följer med formellt bara passagerare.

För att få ännu fler att göra avrostningen har vi **höjt beloppet från 500 kr/avrostning till 1000 kr/avrostning**. Pengarna betalas ut **till piloten** vid insändning av underskrivna avrostningsprotokoll. Dessa finns tillgängliga på SSA:s hemsida för utskrift.

En eloge till Transportstyrelsen som har ställt pengar för flygsäkerhetsarbete till vårt förfogande.

<https://swedishseaplane.se>

Fly-Safe Tankar



Stall än en gång!

Mycket har sagts och skrivits om stall men den här videon med Paul Bertarelli på AVweb är ett måste att se. Kan vara skillnaden mellan att hamna i trädtopparna eller att lungt promenera till klubbhuset från bryggan. Dessutom är den rolig och mustig i språket. Se den!!

<https://www.youtube.com/watch?v=-2mzsJXn88Y>

Olyckan i Siljan med en Twinbee

Här är länken till rapporten från den tragiska olyckan i Siljan med en twibee. Mycket att lära finns där.

<https://www.havkom.se/utredningar/civil-luftfart/olycka-med-ett-amfibieflygplan-av-typen-twin-bee-pa-silja>

Det verkar som om besättningen inte har varit tillräckligt mentalt och praktiskt preparerad för en simulerad blekelandning. Hög fart och därmed lågt nosläge resulterade i att maskinen bromsade upp kraftigt, grävde ner nosen och slog runt.

Vid blekelandning är det ATTITYDEN som avgör utgången. Med en C185 är det 2 steg klaff 65 -70 knop och 150 fot som gäller, sjunket regleras med motorpådraget. Landningsattityden blir då automatiskt korrekt. Tänk också på hur mycket maskinen väger vid landningstillfället.

Jag kan berätta om en synnerligen obehaglig landning som inträffade för ett antal år sedan. Paul Bertarelli skulle uttrycka det som att "pull your head out of your as"

Jag skulle ferryflyga vår 185:a till hangaren vid Gavelsjön. Givetvis var det spegelblankt på Gaveln så kroppen och hjärnan gick omedelbart in superkoncentrationsläge. Eftersom tankgivarna skulle bytas ville jag ha minimalt med bränsle ombord, ca 60 liter, för en 20 min flygning, dessutom är jag ensam i planet. Total landningsvikt var ca 1135 kg, dvs 380 kg under maxvikt. Jag hade ingen tanke på att kompensera den "normala"

landningsfarten för den lägre vikten, vilket resulterade i ett alltför lågt nosläge. Inbromsningen och nosnedeffekten blev minst sagt dramatisk. Omebelbar fullgas och spaken i magen räddade dagen. Jag måste tillstå att det sen var ganska skönt att kunna åka bil hem från hangaren.

I efterskott var det uppenbart vad som hade inträffat. Att lyfta 380 kg (25% under mtow) kräver mindre lyftkraft. Lyftkraften generas av anfallsvinkel + fart. Vid en given fart (blekelandning) krävs således en lägre anfallsvinkel om vikten är lägre. Voiala, ett lägre nosläge blir resultatet, vilket förstörde en i övrigt välplanerad och bra blekelandning!

Blekelandningskunskap är som nyfångad fisk - en färskvara och **MÅSTE TRÄNAS REGELBUNDET**.

Teknikhörnan



Har ni en Pa-12/14-/18 tillverkad efter före 1974?

FAA har förlängt kommentarsperioden för en AD som skulle kräva utbyte av roder på nästan 31 000 Piper-flygplan tillverkade före 1974. I ett meddelande om föreslagna regler i oktober beordrade byrån att varje roder utrustat med en roderstolpe gjord av 1025 kolstål ersättes med roder som har stolpar av 4130N låglegerat stål. Piper bytte från 1025 till 4130N 1974. Den beräknade kostnaden för roderbytet är \$3 000. Kommentarsfristen förlängdes till den 20 februari 2024.

AD utfärdades som svar på fel på roderstolpen i en PA-12 och en PA-14 i Alaska 2020 och 2021, vilket gjorde att rodren vek sig parallellt med den horisontella stabilisatorn. I båda fallen kunde piloterna landa säkert och FAA fastställde orsaken som utmattningsbrott. Flera kommenterade:n AD, [inklusive Aircraft Owners and Pilots Association](#) och Short Wing Piper Club, bad om förlängningen för att arbeta med deras svar och sa att "det är kontroversiellt och kan leda till betydande kostnader, bland annat", enligt FAA-meddelandet.



Underhåll av flottörer Allmän information (MFL 2015-05-28)

Inget av nedanstående är väl några sensationella nyheter för sjöflygplansägare, men jag tycker ändå att det kan vara värt att påminna inför säsongsstarten.

Under 2014 inträffade ett antal tillbud/haverier där det visade sig att en bidragande orsak kan vara att det saknas instruktioner från tillverkaren på underhållsåtgärder som bör utföras.

Transportstyrelsen har i punkterna nedan sammanställt förslag på underhållsåtgärder att beakta för de tillverkare som saknar instruktioner för underhållsåtgärder.

Enligt reglerna (Förordning (EU) nr 1321/2014, M.A.302, 4 § i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFSI 2012:85) om underhåll, reparation och modifiering av flygmateriel och Transportstyrelsens allmänna råd (TSFS 2010:182) om underhållsprogram för luftfartyg) ska underhållsprogrammet ses över regelbundet och ändras vid behov. Genom att underhållsprogrammet regelbundet ses över och revideras garanteras att programmet alltid är giltigt mot bakgrund av driftserfarenheter, användningsområde och myndighetens anvisningar. Det är den luftvärdighetsansvariges uppgift att regelbundet utvärdera, anpassa och revidera underhållsprogrammet. Nedanstående punkter kan även användas för att komplettera underhållsprogrammet när tillverkaren har instruktioner. Tänk även på att redovisa underhållsåtgärderna i komponentjournal (eller motsvarande).

Förslag på årliga underhållsåtgärder (inför säsong) när det saknas underlag:

1. Kontrollera flottörerna utvändigt avseende skador.
2. Kontrollera att stötdämparna i framkant av flottörerna inte är skadade och lösa.
3. Kontrollera att förankringspunkterna på flottörerna är oskadade.
4. Se till att alla tätbollar sitter fast och tätar.
5. Kontrollera att fällning av vattenrodren fungerar och att rodren inte är skadade.
6. Kontrollera att vattenroderstyrning fungerar korrekt och att alla vajrar är sträckta och att de inte är skadade.
7. Kontrollera att flottörernas stöttor och infästningspunkter för skador samt att X-stagen är sträckta.

8. Om det är möjligt är det bra att regelbundet demontera flottörernas inspektionsluckor och visuellt kontrollera bottenplåtar och nitförband avseende skador. Vid återmontering av luckor, var noga med att luckorna blir täta. Förslag på inspektionspunkter vid tillsyn före flygning (PFI):
9. Kontrollera flottörerna utvändigt avseende skador. • Kontrollera att stötdämparna i framkant av flottörerna inte är skadade och lösa.
10. Kontrollera att förankringspunkterna på flottörerna är oskadade.
11. Pumpa ut vatten och räkna alltid pumpsdrag för att beräkna om något vattentätt skott har ett läckage.
12. Se till att alla tätbollar sitter fast efter att flottörerna pumpats torra.
13. Kontrollera att fällning av vattenrodren fungerar och att rodren inte är skadade.
14. Kontrollera att vattenroderstyrningen fungerar korrekt och att alla vajrar är sträckta och att de inte är skadade.
15. Kontrollera att flottörernas stöttor och infästningspunkter avseende skador samt att Xstagen är sträckta. Ytterligare åtgärder att tänka på:
16. Om flottörerna har varit i saltvatten så bör de sköljas med sötvatten för att undvika korrosion.
17. Vatten i flottörerna kan drastiskt förändra luftfartygets flygegenskaper och tyngdpunktsläge.
18. När flygplanet lämnas vid bryggan eller förankringsplatsen så kan de bakre skotten lätt fyllas med vatten genom otäta luckor om vågorna kommer bakifrån.
19. Vid vinterförvaring av flottörer så ska allt vatten torkas ur från de vattentäta skotten för att undvika frysskador på nitförband. Vid frågor angående flygning kontakta sektionen för helikopter, allmänflyg och fritidsbåtar.

Vid frågor angående underhåll kontakta sektionen för teknisk operation. Telefon: 0771-503 503 E-post: luffart@transportstyrelsen.se

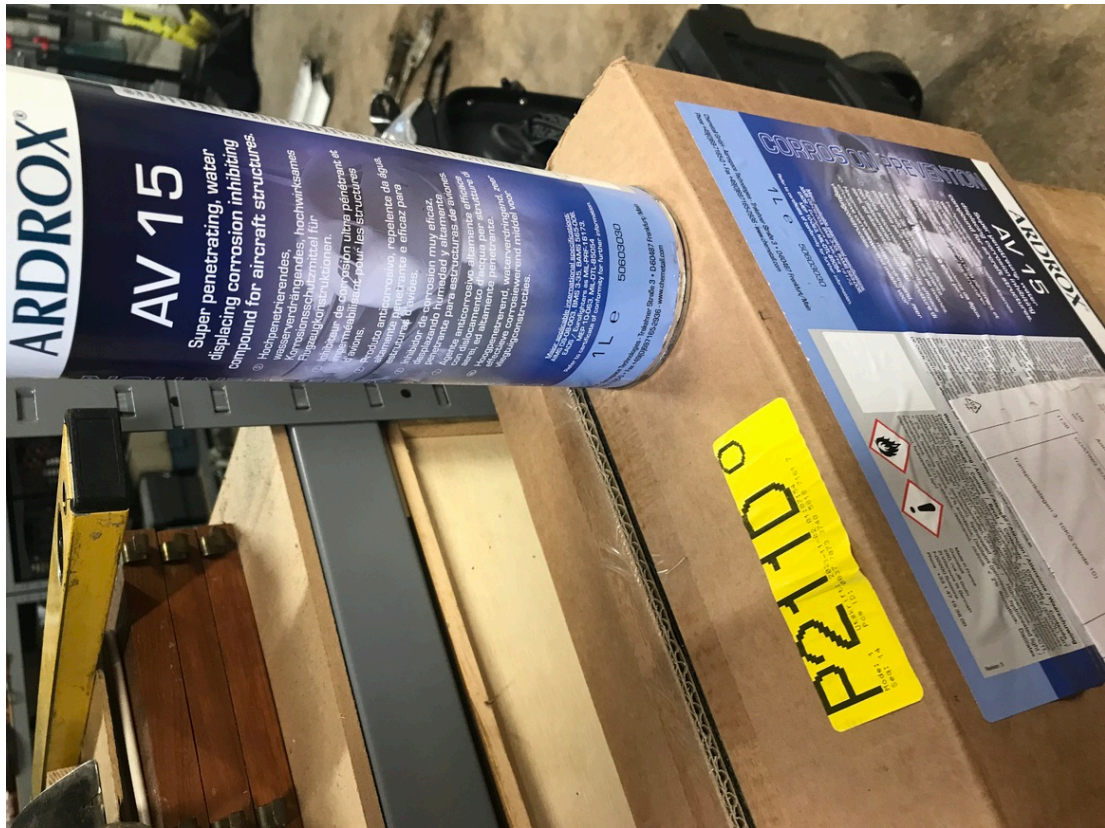
Vårtips för flygplan och flottörer

Både flygplan och flottörer är dyra grejer. Dessvärre gillar korrosion att tugga i sig både flygplan och flottörer. Ett sätt att undvika detta är att behandla korrosionskänsliga delar och insidan av flottörerna med Ardrex AV 15 som är en superpenetrerande, vattenundandrängande rosthämmande medel för flygplansstrukturer. Vi har använt det i våra flottörer och inte haft läck på 10 år.

Som med det mesta som är bra så kostar det. ca 1200 kronor för en literburk dock billigare än korrosion!

Kan beställas hos Novatic i Örebro, www.novatic.se

Om jag skrivit om detta tidigare se det som en påminnelse och bara kanske, som mitt dåliga minne..



Och lite från TS samt regler



De flesta har väl fått förfrågningar om att åka en "stjärtsväng" eller till en viss plats. Här en liten repetition kring reglerverket.

Cost-share Vad är "cost-share" enligt EASA?

I samband med de nya operativa reglerna, Part-NCO, som trädde i kraft under 2016 så dök det också upp ett nytt ord i vår flygordlista, *cost-share*. Det innebär kort och gott ett sätt för oss som piloter att dela kostnader med övriga ombord, samåkning på ren svenska.

Cost-share kan vara en flygning från A till B eller en rundflygning från A till A.

Följande gäller för cost-share:

- Man får dela på de direkta kostnaderna som uppstår i samband med flygningen
- Direkta kostnader definieras av EASA som t.ex. bränsle, flygplatsavgifter eller kostnaden för att hyra ett flygplan
- Ej fler än 5 passagerare + pilot
- Piloten ska betala sin del av flygningen, piloten får inte flyga gratis eller tjäna något på det

Det absolut viktigaste för dig som pilot när det kommer till cost-share är att du inte sätter dig själv i en pressad situation med passagerare som förväntar sig att få flyga när vädret är sämre än din eller flygplanets förmåga. Piloter med goda intentioner har hamnat där tidigare, ibland med väldigt tråkiga konsekvenser. Var noga med att säga till dina passagerare att det alltid finns en överhängande risk att flygningen kan ställas in med kort varsel!

Vanliga frågor **Är det svartflyg?**

Nej! Cost-share är inte svartflygning så länge det görs enligt reglerna. Skulle det däremot vara så att piloten inte betalar sin andel av de direkta kostnaderna så är det att betraktas som svartflyg så se till att ni som flyger har torrt på fötterna.

Kan jag annonsera för allmänheten om min flygning?

Ja, det finns inga begränsningar för detta när det kommer till cost-share. Det finns idag flera tjänster som förmedlar kontakt mellan piloter och passagerare. [Wingly](#) och [Fly Aeolus](#) är exempel på sådana tjänster som har etablerat sig.

Hur många passagerare får det vara ombord?

Fem stycken som mest.

Får vem som helst göra de här flygningarna?

Alla piloter som är behöriga att flyga flygplanet får genomföra flygningarna. Tänk dock på att inte som pilot sätta dig i en sits du inte kan hantera, pressen från passagerare kan vara förvånande stark även för den erfarne piloten. Passagerarna har inte någon aning om dig och flygplanets begränsningar utan bara vill komma fram till destinationen. Du kan alltid ställa in flygningen!

Hur kan vi jobba med detta i klubbarna?

På KSAK tror vi på att välkomna det nya för att främja allmänflygets utveckling. Vi tror också att det är bra om flygklubbarna sätter upp tydliga riktlinjer för detta. Om man t.ex. inte vill att klubbens piloter ska annonsera om flygningar på nätet så behöver medlemmarna informeras. Vi ser gärna att klubben tillåter detta så att det görs öppet i klubbmiljön, det skapar transparens och viss kontroll på det. Kanske ska piloten ange i sin bokning att det är en flygning som är annonserad för cost-share?

Tänk på att den som flyger med dig kanske inte kan så mycket om GA-flyg och därmed har svårt att göra en riskbedömning. Du som pilot måste vara mycket ansvarsfull, och axla passagerarens förtroende.

Luftvärdighet (AIR)

För er som eventuellt sköter underhållet i egen regi så har TS kommit ut med en ny guide 2024-02-08.

Guide för "Aircraft technical log system"

Ny guide för "Aircraft technical log system" är nu publicerad under Del-M Lufffartyg.

[Läs mer på transportstyrelsen.se](#)

Blandat flyggodis

Save the date!! Fly-In 9 - 11 augusti 2024

2024 års Fly-In kommer, som vanligt, att gå av stapeln 2:a helgen i augusti. Plats är inte bestämd, om ni har ideer så hör av er till oss.

Allmänflygsäkerhetsrådet

Nästa möte med Allmänflygsäkerhetsrådet kommer att gå av stapeln den 21:a mars. SSA kommer att närvara.

Bränslepump EX klassad och ny

SSA har en helt oanvänd elektrisk (EX klassad) bränslepump för fat. Den är tillgänglig för lån helt gratis om någon behöver. Ett villkor är att ni har tankstation och säljer avgas 100LL till andra sjöflygplan. Givetvis med PPR och mot cash betalning.

Hör av er till flygrobert@gmail.com



Pumpen i egen hög person!

Kontaktinformation JRCC

Direktnummer till JRCC angående flygrelaterade ärenden

010-4927890.

Till växel 010-4927700

När tränade ni utrymning från ett sjunket flygplan senast?

SSA funderar på att genomföra "underwater egress training" under senvåren/sommaren. Är ni intresserade av detta. Vi undersöker möjligheten att göra detta på några olika platser i landet t.ex södra/mellersta/norra Sverige.

Det är en hel del arbete med detta så vi måste veta om det finns tillräckligt med intresse.

Maila mig eller Filip

flygrobert@gmail.com

ivoklack@gmail.com

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>

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/farleder/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.nlf.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 2024/25, 500 kronor, för er som inte redan har betalat.

OBS, glöm inte att ange från VEM betalningen kommer.



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

Swish. Betala enklare.



Svenska Sjöflygföreningen