



Svenska Sjöflygföreningen

Nyhetsbrev nummer 4 2024

God höst alla sjöflygare

Ack så fort en säsong är över. Jag hoppas ni har flugit riktigt mycket och säkert. Glädjande nog kan jag inte dra mig till minnes något haveri under säsongen. Detta tyder på att vi alla tar ansvar och är försiktiga.

Jag vill också passa på att tacka för alla nya medlemmar i SSA, vi passerade 90 medlemmar under sommaren. Fortfarande finns det piloter som inte är med - gå med nu och gör avrostningen och det blir inte bara gratis att vara med utan 500 kr tillskott i kassan!

Under året har vi genomfört en fjällflygkurs i Årenjarka med god uppslutning trots bökgigt väder. SSA har också skickat ut ett tändstålskit (se bild) till alla medlemmar. Väger endast några gram och har sin givna plats i nödpacken. Det fina är att det gör inget om den blir blöt, ni kommer alltid att ha eld med er. För nödkittet har ni väl alla med er när ni flyger...eller?

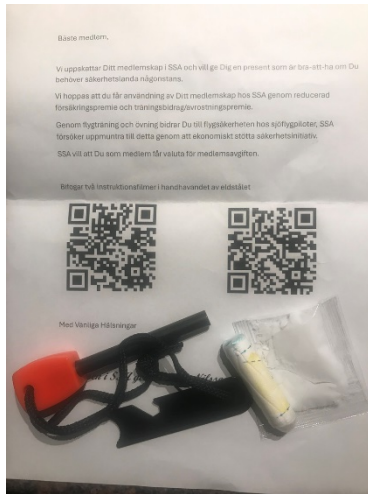
Under året har vi också sett ett ökat antal "avrostningar". Vi är nu uppe i ca 25. Tänk på detta inför nästa säsong och passa på att göra den i början när flygrosten är som störst. 1000kr betalas ut till piloten för ifyllt protokoll.

Mycket händer just nu inom GA flyget. Blyfritt bränsle är minst sagt på tapeten i USA där Kalifornien kommer att förbjuda 100LL 2031. Detta kommer sannolikt att sätta fart på bränsletillverkarna att ta fram och distribuera blyfri100UL. Det kan vara värt att notera att Kalifornien var den delstat i USA som drev fram blyfri bensin till markbundna fordon redan på 1970-talet. Med fördröjning lär vi nog få förbud till Europa/Sverige också, nu när Kalifornien har tagit först steget

Transportstyrelsen jobbar hårt på att harmonisera en del av regelverket så att "gamla parallella BCL bestämmelser" försvinner och ersätts av EASA reglerverk.

Vi avser att i början av 2025 genomföra ett säkerhetsseminarium för SSA medlemmar. I skrivande stund fortfarande oklart i vilken form detta kommer att ske. Har ni ideer och synpunkter på hur/var och vad som skall tas upp så hör av er till styrelsen.

Och, glöm inte, att det under vintern är en strålande tid att ta hand om maskinerna när/om dom vilar i hangaren.



Tändstål

Värmande eld för att klara en natt i bökgig terräng och kunna torka kläder. Utan tändstål kan det bli både kallt och knepigt. Läggs naturligtvis i en av alla fickor eftersom det man inte har på sig blir kvar i planet.

Fly-Safe Tankar



Och så var det amphibier igen...Norge i somras





Det sägs att sjöflyg med amphibieflottörer kan delas in i 2 kategorier, dom som har och dom som kommer att slå runt. I somras havererade en Beaver i Norge (LN-NCC, inga personskador) vid landning och slog runt. En bild på detta finns där landstället i utfällt läge syns tydligt. Jag vet inte vilken sorts varningssystem som fanns ombord eller om det var en felfunktion. Nu flyger ju de flesta av oss med "straighta" flottörer så det kan vara lätt att vifta bort den här typen av haverier som att det inte berör mig. Dock så finns ett antal amphibier även här. Gräver man efter "the root cause" så kan det vara så att piloten inte använde checklista. Checklista skall ALLTID användas för att undvika misstag. Oavsett hur många timmar man har, så är det oerhört lätt att glömma viktiga moment. Ha det som en VANA att alltid läsa checklistan vid start/landning.

Dessvärre fick olyckan i Lake Meridian tragiska konsekvenser och piloten som var ensam ombord omkom. Piloten var mycket erfaren med en gedigen kommersiell bakgrund. Många flygtimmar är INTE en garanti för att undvika olyckor. Checklistan vid konsekvent användning är **ett** sätt att eliminera olyckor som hade varit möjliga att undvika.

Tänk på att checklistan kan vara den sista barriären i "the Swiss cheese model"

...och i Lake Meridian, WA i augusti i år



Äventyrsparker kan vara en risk...

Det verkar som om äventyrspanor av typen som finns i videoklipppet inte är utmärkta/synliga. Den här finns vid Sörsjön norr om Norrköping. Jag vet inte hur vanliga dessa är men det finns all anledning att hålla uppsikt. Titta på länken nedan. Den vajern vill man inte flyga in i vid landning - eller start.

<https://fb.watch/seUPvjMTXh/>

Teknikhörnan



Spricka i motorfäste



Vid 100 tim upptäcktes en spricka i motorfästet på en C185. Sprickan var lite lurig och svår att upptäcka (svartmålat fäste). Diagonalstaget från övre fästet i brandskottet på babord sida ner till det bakre delen av horisontalstaget, strax ovanför förstärkningen, hade en cirkulär spricka uppstått. Härfin och nästan 3/4 av omkretsen. Mycket observant av mekanikern. Kan vara värt att titta någon minut extra vid daglig tillsyn. Babordsidan sitter väl synligt genom luckan till oljesticken, för styrbordsidan måste man lyfta på den övre cowlingen. Bild på denna kommer i nästa nummer.

Bilden ovan är från en 180:a där en spricka också upptäcktes vid en "annual" Den här var dock relativt synlig. Kanske beroende på att fästet är silverfärgat?

Lösningen på 100LL problemet....eller inte?

Continental utvecklar en dieselmotor på 300 hkr (CD-300) för 206. Flera typer kommer därefter. Det är i princip samma motor som i DA50, så inget nytt projekt. Kommer att presenteras till Oshkosh 2025. Kit med STC för 206 kommer att finnas till det facila priset av 300.000 usd!???

I övrigt så jobbas det hårt från flera aktörer, dock inte alltid i samma riktning och med extremt mycket lobbying från etablerade bränsleleverantörer, för att få fram ett av hela branschen accepterat UL bränsle. Närmast en lösning rent tekniskt ligger GAMI:s 100UL som har ett "blanke"t STC för i princip alla Lycoming och Continental motorer. Återstår att se om övriga branschintressenter accepterar detta. Fortsättning följer.....Jag tror att Kaliforniens beslut kommer att tvinga fram ett resultat.

Idag, den 30/10 så kommer den första försäljningen av GAMI:s 100UL att ske på Reid-Hillview flygplatsen i San Jose, CA. Leverans av 7500 gallon har skett. Emellertid har

det inte varit utan problem, men mer om detta i nästa nummer. Det verkar som det är "nu det händer".

GAMI injektorer

Vi har nu fått en säsongs erfarenhet med våra GAMI injektorer monterade. Helt oventenskapligt och med hjälp av data från vår EDM900 så kan jag notera att EGT temparna är betydligt jämnare, cylinder temparna jämnare och att bränsleförbrukningen har reducerats med ca 2l/tim. Vi flyger i huvudsak med samma powersetting på 23/23 (65% effekt) som tidigare. Rent subjektivt känns det som motorn går jämnare och med mindre vibrationer. 6 injectorer för en Conti kostar ca 1000 usd hos GAMI. Antag 2 liter besparing a 30 kr och 50 tim/år blir det 3000 sparat i pengar/år. Låter som en hygglig avkastning på investerat belopp.

En liten flottöruppdatering

I år har vi bytt flottörer från EDO 2960 till PK C3500. Jag tror att vi är den enda 185:an i Sverige med dessa flottörer. Betydligt större än 2960 och med flat översida och 2 bagage utrymmen - nice!. PK flottörerna är ca 20 kg tyngre än EDO men med högre flytkraft, så vi vinner 15 kg i M_{tot}, netto således bara 5 kg tapp i last. Vi har inte ännu flugit med dom, så rapport om hur de beter sig på vattnet och i luften, kommer till nästa säsong. Jag har dock flugit 206 i sommar med likadana och dom kändes ungefär som våra gamla EDO/185 combo

Nya flottörer



Mer nya flottörer



Och lite från TS samt regler

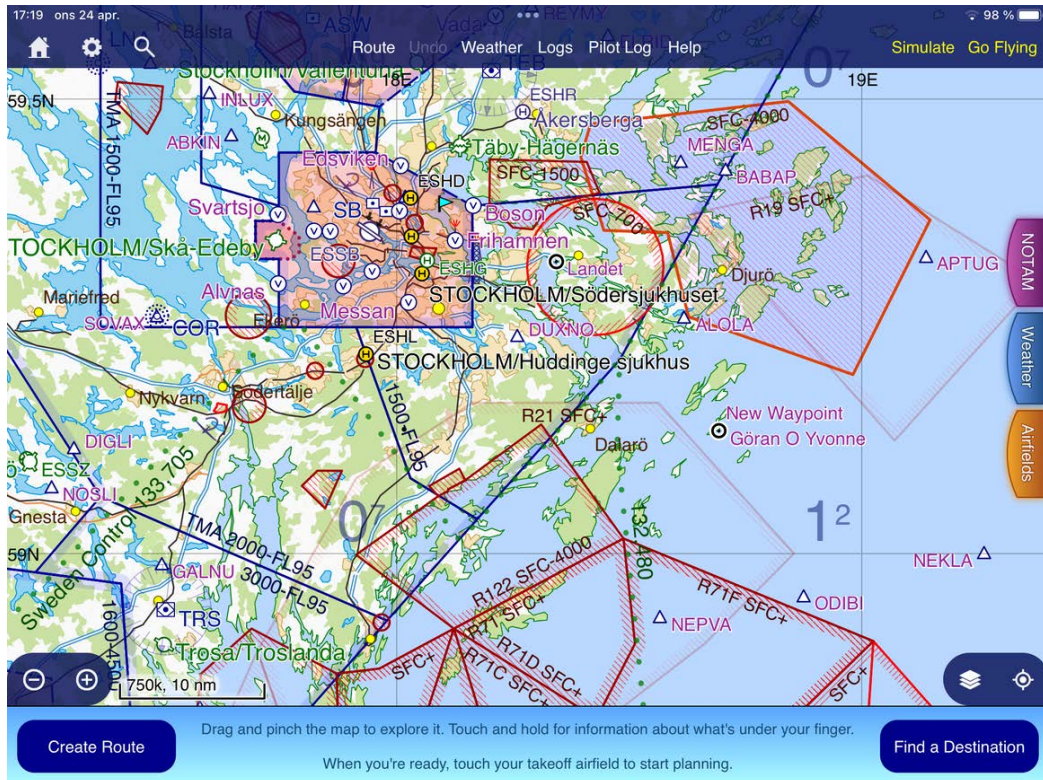


Luftrum och luftrumsintrång

Med den ökade militära aktiviteten i Sverige, vill jag återigen peka på vikten av att hålla koll på DA/RA. Många av de områden som funnits sedan tidigare och inte varit aktiverade särskilt ofta är nu det. I notam och aip sup finns aktuell info. TS trycker hårt på att få ner luftrumsintrång så ökad noggrannhet är nödvändig, inte minst för egen säkerhet.

Till detta kommer drömarområden som finns i sup. Länken nedan visar grafisk var områdena finns. Sky demon/Air nav pro har också uppdaterad info. Observera dock att det alltid är Notam/Aip sup som gäller. Nedan länken till LFV:s drönarkarta.

<https://dronechart.lfv.se>



Exempel från Sky demon hur krångligt det kan bli

Föreskrifter och allmänna råd om introduktionsflygningar. TSFS 2024:8 som började gälla 1/6 2024 finns i länken nedan. Det viktigaste är att om t.ex. en flygklubb vill göra introflygningar för att locka medlemmar, skall i ett dokument eller i sin handbok beskriva verksamheten innehållande relevant operativ information. Introflygningarna skall fortlöpande dokumenteras.

SSA m.fl. svarade på den remiss som TS skickade ut varefter TS omarbetade föreskriften.

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/regler/regler-for-luftfart/Nya-kommande-eller-andrade-regler/nya-foreskrifter-och-allmanna-rad-om-introduktionsflygningar/>

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 Luftfartyg.

[Läs mer på transportstyrelsen.se](https://www.transportstyrelsen.se)

Fotografera i luften

Det är kul att fotografera från luften, men givetvis finns det ett regelverk även för det. För att undvika trist stämning efter en flygning så titta på länken nedan.

<https://www.lantmateriet.se/spridningstillstand/>

Möte Allmänflygsäkerhetsrådet i Norrköping

Jag var med på AFSR mötet i Norrköping den 16/10. Bra diskussioner där bl.a följande framkom:

- * Inga dödliga haverier sedan 2021. Indikerar att säkerhetsarbete lönar sig.
- * TS menar att det märks att det har skett en attitydförändring bland piloter. Tänk "ASK" Attitude-Skills-Knowledge. Dessa ledord är en bra ledstjärna inför varje flygning.
- * Flera haverier har inträffat under pådrag, vilket fortfarande är ett problem/risk område. öva gärna med FI/CRI på höjd att dra av gasen relativt snabbt och hålla kursen och sedan dra på igen. Kursen skall inte avvika från ingångskursen. Mycket bra övning.
- * Radartäckning verkar komma tillbaka till flertalet flygplatser som tidigare i år fått den avstängd.
- * Nytt händelserapporteringssystem tas i bruk, ECCAIRS2. Läs mer på TS hemsida.
- * Nya flygsäkerhetsmål skall sättas upp för de kommande 5 åren. Livlig diskussion följde på detta.

Blandat flyggodis

Stort "plask möte" i Furudal, Dalarna. Artikel och bilder, Stig Dahlström

Sommarens plask i Dalarna blev en succé - och en mindre katastrof, sett ur vädersynpunkt.

Ovanligt starka vindar gjorde nämligen att många som planerat flyga till träffen blev tvungna att ställa in.

En pilot rapporterade exempelvis 25 knop rak sida på tänkt bana för take off. Det var klokt att låta den flygningen stanna på planeringsstadiet.

Ändock kom sjöflygplan från Arjeplog i norr till Tyskland i söder.

Totalt landade ett dussin kärror på Oresjön, trots att sjön tidvis gick tidvis mycket grov, med rak pålandsvind.

För somliga piloter var sammankomsten början på den i sjöflygsammanhang numera berömda "fjällflygveckan" vilken traditionsenligt avslutas uppe i Årrenjarka i norr.

För en del andra, söderifrån, var det första gången man mötte så många andra sjöflygare.

Faktum är att detta Splash In, trots vädret, blev det mest välbesökta sjöflygmötet i syd- och mellansverige på kanske årtionden.

Somliga föredrog att boka en två- eller fyrbäddsstuga, medan andra slog upp tälten uppe bland tallarna 10 meter från sandstranden.

Platsen brukar vara mygg- och knottfri och inget undantag denna helg.

Det hade ordnats med eld och gemensam frukost vid stranden på morgnarna, och kvällarna passerade fort förbli i brasans sken uti grillstugan.

Efter bastubadet kunde man ta sig både lunch och middag i restaurangen, 100 meter från källorna.

Under helgen besöktes träffen förstås även av flera hundra personer från när och fjärran som beundrade den fantastiskt färgglada samlingen flygande reservdelar.

Så hur bra kan det inte bli nästa år, om vädret bjuder till?!

Tankstationen för flygplan



Furudals snabbtvätt



Tankstation för piloter



In i skogen bara.....



Bränslepump EX klassad och INTE längre i mitt garage

Bränslepumpen har nu fått ny bostad i Luleå-Bodens FK. Där har Peter Jonsson slitit med att införskaffa transportlåda samt ett stort antal attiraljer som behövs för att enkelt kunna pumpa bensin till vår maskiner. Den kommer givetvis att finnas i Årrenjarka nästa sommar, men kan även skickas till andra fly-in med lämplig transport. Anläggningen har i sin helhet bekostats av SSA för fältmässig och säker tankning.

Ett stort tack Peter för ett mycket bra jobb.

Artikel Packat 2024-aug i Låda 114 cm

Pump med filter och räkneverk

Slang med snabbkoppling, 8m

Anslutningskablage mot 12V batteri

Jordlina med klämme och ringkabelsko

Jordspett

Skruvmejselsats
Spetskombitång
Skiftnyckel
Rörtång 1"
Polygrip
Fatnyckel, märkt SSA
Vattenfiltrerande bränsletratt märkt SSA
Bränsledunk 20l röd, märkt SSA
Hävvertslang m klonk
Trattar, stor-liten-mellan
Dräneringsbränsledunk 5l
Tryckspruta
Diskmedel
Putsduk
Trasor
Gängtape
Flatstiftssäkringar, 20 A
Vävtejp
Eltejp
Absoldukar
Soppåsar
Tuschpennor, svart+röd
Bilbatteriladdare
Bilbatteri
Dokumentation

Fjällflygkursen i Årrenjarka

I år genomförde SSA en fjällflygkurs med ett 15-tal piloter i Årrenjarka. Lärare var "Fjällrävar" med många timmar i fjällen. Detta var mycket uppskattat och sågs som väldigt nyttigt. Det är mycket att tänka på vid fjällflygning som t.ex:

- * mycket snabba väderväxlingar med bitvis hårda vindar.
- * Hur skall man fötöja för att inte maskinen skall slås sönder vid väde om vinden vänderromslag
- * Vissa sjöar är reglerade och vattenståndet kan variera kraftigt.
- * Density alltitude - en del sjöar ligger högt >2000ft i kombination med varma dagar kräver att man är noga med startprestand, studera Kochdiagrammet i POH:n.
- * Hur flyger man längs en dalgång för att undvika kraftigt sjunk eller rotoror.
- * Tänka efter hur man tar sig upp igen efter landning om vinden vänder lagom till start.

Detta är bara ett axplock av överväganden att ta hänsyn till vid fjällflyg.

Efter genomgången teori så bjöd SSA deltagarna på middag, med tillhörande "war stories". Dessvärre kunde jag inte vara med i år, men det står kvar på min att göra lista



När tränade ni utrymning från ett sjunket flygplan senast?

SSA funderar på att genomföra "underwater egress training" under sensvåren/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. Hitintills har vi fått en intresseanmälan - det räcker inte!

Maila mig eller Filip

flygrobert@gmail.com

ivoklack@gmail.com

Kontaktinformation JRCC

Direktnummer till JRCC angående flygrelaterade ärenden

010-4927890.

Till växeln 010-4927700

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 vara 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

- * Åviken 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 regelbundet 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=1zzClwkemGMRvRYFe-mepoUwHM8&z=2

Betalningar till SSA via Swish



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

Swishnummer 123 009 24 60

Swish. Betala enklare.



Svenska Sjöflygföreningen