

TILL SAMTLIGA CISTERNINNEHAVARE
SOM KÖPER FLYGBRÄNSLEN FRÅN
HJELMCO OIL AB

Sollentuna 93 05 14

BYTE AV FLYGBRÄNSLESORT I CISTERNER M.M.

AVGAS 80/87 UTGAR OCH ERSÄTTS - AVGAS 100 LL BLIR KVAR

Försäljningen av AVGAS 80/87 upphör under början av maj 1993. Orsaken till detta är att marknadsunderlaget för AVGAS 80/87 blivit för litet. Årsvolymen 1992 uppgick endast till 700 kubikmeter. Detta i sin tur beror på att nyproduktionen av flygplan med AVGAS 80 motorer i princip upphörde i slutet av 1970-talet.

Under tiden 1981 - 1992 har Hjelmcö Oil AB levererat AVGAS 80/87 utan bly och under årens lopp har hundratusentals flygtimmar ackumulerats hos svenskt allmänflyg och inom svenska försvaret på Hjelmcö:s oblyade flygbränsle.

AVGAS 91/96 UL ERSÄTTER AVGAS 80/87

Cirka 70 % av samtliga flygplan i Sverige har motorer som är certifierade för ett oktantal av 91/96 eller lägre.

Inom denna grupp finner man ex.vis PA 28-161 Warrior II, de flesta Cessna 172, PA 28-181 Archer med flera.

AVGAS 91/96 UL är ett oblyat flygbränsle med speciella miljöegenskaper såsom extremt låga mängder svavel och bensen. Bränslet uppfyller tillverkningsstandarden ASTM D-910 för AVGAS vilken är certifieringsnorm för bl.a. Lycoming och Continental motorer.

AVGAS 91/96 UL får utan restriktioner användas i alla Lycoming och Continental flygmotorer som är certifierade för drift på AVGAS 91/96, AVGAS 80/87 samt AVGAS 80 förutsatt att detta inte står i konflikt med gällande flyghandböcker.

Observera dock ev. specialregler vid inkörning av ny/nyöversedd motor.

I de fall en flyghandbok (utgiven av flygplanstillverkaren) anger annat bränsle än vad motorhandboken (utgiven av flygplansmotortillverkaren) uppger erfordras godkännande från Luftfartsinspektionen i varje enskilt fall.

Hos Hjelmcö Oil AB pägår ett arbete att underlätta detta godkännande.

VAD HÄNDER MED AVGAS 100 LL?

AVGAS 100 LL kommer att även i fortsättningen finnas kvar i Hjelmcö Oil AB:s sortiment för flygbensin.

PRAKTISKA REGLER INFÖR FÖRSTA LEVERANS AV AVGAS 91/96 UL

Eftersom AVGAS 80/87 ersätts med ett bränsle av högre oktantal erfordras att cisternanlätgningsinnehavaren har förvissat sig om att allt AVGAS 80/87 bränsle är slut innan nyskyltning och leverans av AVGAS 91/96 sker.

Då avbrott i flygbränsleleveranserna under högsäsong kan vara svårhanterbara föreslår vi följande två alternativ:

1. AKTUELL FLYGBRÄNSLEANLÄGGNING BEHÄLLER SIN MÄRKNING MED AVGAS 80 TILLS VIDARE.

Bränslet i cisternen behandlas som om det även i fortsättningen är AVGAS 80 och får endast levereras till luftfartyg som är certifierade för AVGAS 80 och AVGAS 80/87.

Vid senare tidpunkt då det ur olika aspekter är mer lämpligt genomgår anläggningen föreskriven procedur för uppgradering till AVGAS 91/96 UL.

2. ÖVERGÅNG TILL AVGAS 91/96 UL ÖNSKAS SNARAST:

Töm AVGAS 80 anläggningen på allt flygbränsle enligt följande:

- a. använd ordinarie pumpanlätgning tills pumpen inte tar mer,
- b. töm anläggningen helt genom att pumpa upp AVGAS 80 medelst dräneringspumpen (alternativt ta ut via bottendrätningen).
OBSERVERA att bottensatsen i en flygbränsleanlätgningen inte alltid uppfyller normerna för flygbränsle beroende på ex.vis för lång lagringstid, förlust av oktantal genom avdunstning av oktantalsrika komponenter etc.
Hjelmcö Oil AB rekommenderar cisternrengöring vartannat år. Har anläggningen rengjorts (dvs har varit helt tömd och torr med avlyft manlucka) någon gång sedan våren 1991 torde i de flesta fall bottensatsen (förutom de sista c:a 100 liter) vara OK för att flyga på.

VID MINSTA TVEKSAMHET FLYG INTE PÅ BOTTENSATSEN.

När allt bränsle som går tagits ut ur cisternen medelst dräneringssystemet, skall slang och bränslefilter tömmas.

Därefter öppnas manluckan - och kvarvarande bränsle får dunsta bort av sig själv.

OBSERVERA att gamla typer av flygbränsle (AVGAS 80 och AVGAS 100 LL) innehåller cancerframkallande bensen, toluen m.fl. hälsofarliga substanser. Andas därför inte in gaserna från bränsleanläggningen.

När tankanläggningen ändå är tömd med öppen manlucka kan det vara praktiskt att samtidigt låta rengöra cisternen.

Anlita alltid en fackman för detta jobb. Tänk på att cisternväggen som skall rengöras oftast innehåller blyavlagringar vilka vid rengöring dammar upp och kan andas in i lungorna.

Det är förenat med livsfara att krypa ner i en cistern som innehåller gaser och blydamm.

När cisternen är rengjord/torr lägges ny manluckepackning samt skruvas manluckan fast. Gamla dekaler som refererar till tidigare flygbränslen tages bort.

Inför första leverans från Hjelmco Oil av nya AVGAS 91/96 UL skall intyg över tömd cistern (enligt bilaga) vara ifylld och överlämnas till tankbilsföraren innan cisternen får fyllas.

Det åligger tankbilsföraren att efter det att cistern fyllts kontrollera att alla gamla produktmärkningar tagits bort och att därefter märka upp anläggningen för AVGAS 91/96 UL.

Rundpumpning skall därefter företagas som sista åtgärd (placera tankningspistolen i påfyllningsröret för cisternen och låt pumpa runt några hundra liter bränsle) innan anläggningen får tagas i bruk.

För många kan det tyckas att ovanstående procedur är omständlig.

Å andra sidan finns inget annat säkert sätt att säkerställa att anläggningen inte kontamineras med flygbränsle av lägre oktantal vilket innebär att bränslet inte kommer att uppfylla de krav som motortillverkarna ställer.

Att överlämnas till tankbilsförare vid
första leverans av AVGAS 91/96 UL.

INTYG ÖVER TOMD CISTERN

Undertecknad intyggar härmed att en cistern om
liter som tidigare innehållit helt har
tömts på sitt innehåll, samt av mig/oss efter visuell
kontroll befunnits vara helt torr.

Tömningen av cisternen jämte kontroll av densamma har i
tillämpliga delar följt PM daterat 930503 "Byte av
flygbränslesort i cisterner m.m."

CISTERNPLACERINGSPLATS:.....

CISTERNINNEHAVARE:

.....
.....

..... den

.....
underskrift

.....
namnförtydligande.